00102045

Digitized with financial assistance from the
Government of Maharashtra
on 18 July, 2018

PROMENADE

DANS L'INDE ET A CEYLAN

PAR

E. COTTEAU

MEMBRE DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE

PARIS
E. PLON ET Cie, IMPRIMEURS-ÉDITEURS
RUE GARANCIÈRE, 10

1880
Tous droits réservés

00102045

PROMENADE DANS L'INDE

ET A CEYLAN

CHAPITRE PREMIER

MARSEILLE A CEYLAN

De Marseille à Pointe-de-Galle. — Naples. — Port-Saïd. — Suez. — Aden. — Arrivée à Ceylan.

J'ai toujours eu le désir de visiter les contrées de l'extrême Orient. L'Inde surtout, avec son immense population, ses monuments si vantés, sa nature si différente de celle de nos climats tempérés, exerçait sur moi une véritable attraction. Les relations des voyageurs, leurs descriptions enthousiastes contribuaient à m'entretenir dans les mêmes idées. D'un autre côté, l'éloignement, la lenteur et la difficulté des moyens de communication dans l'intérieur du pays, étaient pour moi le sujet de sérieuses réflexions; car, ne pouvant disposer chaque année que d'un temps limité, j'étais amené à considérer tout projet de voyage en ces lointaines régions comme un rêve irréalisable.

Toutefois, le voyage accompli en quelques mois par le prince de Galles dans l'hiver de 1875-1876 me fit entrevoir la possibilité de l'aventure. La lecture de divers récits publiés à cette occasion, et particulièrement celui du comte Goblet d'Alviella, me confirma dans mes nouvelles appréciations. En effet, nous sommes loin du temps où il fallait une nombreuse escorte et deux mois entiers à Victor Jacquemont pour se rendre de Calcutta à Bénarès : aujourd'hui qu'un réseau de chemins de fer sillonne l'Inde de l'Himalaya au cap Comorin, des bouches du Gange à celles de l'Indus, ce même trajet s'effectue aussi facilement et à moins de frais que celui de Paris à Marseille. Bombay n'est plus qu'à dix-sept jours de Londres, et, grâce à une concurrence active, les Compagnies de steamers ont à la fois, dans ces dernières années, réduit la durée du trajet et abaissé notablement leurs tarifs. L'Exposition universelle de 1878, où les produits de l'Inde britannique brillaient d'un si vif éclat, eut raison de mes dernières hésitations. A vrai dire, je me lançais un peu dans l'inconnu; car, si les descriptions minutieuses des monuments ne manquent pas, il est un autre genre d'informations pratiques, bien utiles cependant au touriste, et sur lequel se taisent la plupart des voyageurs. Enfin, il n'existe encore aucun guide de l'Inde, analogue aux ouvrages si complets que nous possédons sur presque toutes les contrées de l'Europe et du bassin de la Méditerranée. Malgré cette lacune regrettable, j'arrêtai mon itinéraire et me décidai à partir.

Le dimanche 6 octobre 1878, par une belle matinée

d'automne, je me trouvais à bord de l'*Anadyr*, l'un des plus beaux et des plus grands steamers récemment construits par la Compagnie des messageries maritimes, en partance pour Shang-haï. Accoudé sur le bastingage, je regardais la foule pressée pénétrant sans relâche dans les vastes flancs du navire, passagers avec leur famille et leurs amis, porteurs de malles et de colis en destination des Indes, de la Chine et du Japon. Bientôt l'ordre est donné de ne plus recevoir à bord que les personnes munies de billets; au flux des arrivants succède le reflux des gens pressés de quitter le navire. A dix heures, le tintement de la cloche prévient les derniers retardataires, qui se hâtent de regagner la terre. L'escalier qui nous relie à la *chatte* est relevé; peu d'instants après, notre colosse se met en route et défile lentement devant la jetée où se trouve massée la foule des curieux, des parents et des amis agitant leurs mouchoirs et échangeant avec nous de derniers adieux. Pour moi, qui suis certain de ne retrouver là personne de connaissance, ce spectacle commence à me faire songer à mon isolement. Tout à coup, le son d'une voix bien connue frappe mon oreille. Je ne me trompe pas : c'est bien M. S... de B... qui est là près de moi et à qui j'ai le plaisir de serrer la main. Il m'apprend qu'il est de service sur l'*Anadyr*, et que nous ferons route ensemble jusqu'à Calcutta. L'année précédente, j'avais fait sa connaissance à bord de l'*Équateur*, où il remplissait les fonctions d'agent des postes, et, pendant la traversée de Bordeaux au Brésil, j'avais été à même d'apprécier son caractère sympathique et loyal. En nous

quittant, vieux amis déjà, à Rio Janeiro, connaissant mon humeur voyageuse, il m'avait, à tout hasard, donné rendez-vous dans les mers de Chine. Qui nous eût dit alors que ce souhait se serait si vite et si heureusement réalisé ! Enfin, pour comble de bonne fortune, M. de B... m'apprend qu'il reviendra en Europe par le même paquebot que, d'après mes calculs, je dois prendre à Ceylan à la fin de janvier.

Dans l'après-midi, nous dépassions la Ciotat, Toulon, puis les îles d'Hyères ; à cinq heures, les côtes de France disparaissent à l'horizon. Le thermomètre marque 21° centigrades ; la mer est calme comme un lac : personne malade.

Parmi nous se trouvent trente-quatre Hollandais partis de Rotterdam pour Batavia sur un vapeur de leur nation. Ils ont trouvé le moyen de faire naufrage au cap Trafalgar par un temps superbe et une mer absolument tranquille. Ils se plaignent beaucoup des Espagnols, et paraissent, au contraire, très-reconnaissants de l'accueil qu'ils ont reçu à Marseille, où la douane n'a même pas voulu visiter leurs bagages.

Nous avons aussi comme passagers des ecclésiastiques, des religieuses, des missionnaires se rendant dans l'Afrique centrale, des employés du canal de Suez, des officiers anglais de l'armée des Indes, des fonctionnaires pour nos colonies, des marins rejoignant l'escadre du Pacifique, des négociants et employés de commerce français, anglais, allemands et italiens, et enfin une troupe d'artistes lyriques allant chercher fortune à Java. Mais je suis le seul, à bord, à représenter l'élément touriste.

Parmi l'équipage et les garçons de service, on compte des Arabes, des nègres; des Malais, des Hindous et des Chinois. Ces derniers sont presque tous sous les ordres du chef cuisinier et du maître d'hôtel. Les Arabes recrutés à Aden forment le personnel des chauffeurs; eux seuls peuvent résister aux effrayantes chaleurs de la mer Rouge; ils ont avec eux leur scheik, qui juge leurs contestations, répond de l'ordre général, et auquel ils abandonnent une notable partie de leur salaire.

Le premier jour, chacun s'installe; les relations de voisinage ne sont pas encore formées, et l'on se tient généralement sur la réserve. Mais peu à peu les groupes se dessinent; on devient plus communicatif. Chaque jour amène de nouvelles connaissances, et les rapports cérémonieux des premiers temps ne tardent pas à faire place à la plus franche cordialité.

Le 7 octobre, au point du jour, nous sommes à l'entrée du détroit qui sépare la Corse de la Sardaigne. Au nord on aperçoit, perchée au sommet d'une falaise, la petite ville de Bonifacio, tandis qu'au sud se profilent les hautes montagnes de la Sardaigne. Nous passons à quelques encablures d'une petite tour élevée sur un écueil voisin de l'îlot Lavezzi. C'est là, en 1854, que s'est perdue corps et biens la frégate *la Sémillante* qui transportait des troupes en Crimée. Un millier d'hommes étaient à bord; pas un ne survécut à cette horrible catastrophe.

Le jour suivant, à quatre heures du matin, nous sommes en rade de Naples. A travers l'obscurité le sommet du Vésuve nous apparaît, lançant quelques flammes au

milieu d'épais nuages de fumée. L'*Anadyr* ne repartira qu'à midi. Beaucoup de passagers, et je suis du nombre, profitent de l'occasion pour se rendre à terre ; quelques-uns se hasardent à pousser jusqu'à Herculanum. Pour moi, qui revois Naples pour la quatrième fois, je me contente de faire une longue promenade dans les quartiers neufs, et je termine par une intéressante visite au musée national.

Un peu avant midi, je suis de retour à bord. Jusqu'au moment du départ le pont est encombré par de nombreux marchands de photographies, de coraux, de menus objets taillés dans une pierre grise que les gens du pays font passer pour la lave du Vésuve, et autres produits à bon marché de l'industrie napolitaine. Autour du bateau circulent plusieurs barques chargées de jeunes galopins peu vêtus plongeant à l'envi pour attraper les sous qu'on leur jette à la mer. Une rude concurrence est faite à ces industriels d'un nouveau genre par une bande grotesque d'artistes déguenillés qui nous régalent d'un concert comique à grand renfort de grimaces, contorsions impossibles et gesticulation désordonnée.

Mais bientôt l'*Anadyr* reprend sa route. Le classique panorama de la baie de Naples se présente à nous dans toute sa splendeur, avec le Vésuve fumant au fond du tableau. Nous dépassons Castellamare, Vico, Sorrente ; nous nous engageons entre la sauvage Capri et la pointe de la Campanella. De l'autre côté du promontoire, apparaît la blanche cité d'Amalfi avec ses églises et ses couvents accrochés aux flancs de la montagne ; plus loin,

ce sont les jolis villages de Maïori et de Minori perdus dans une forêt de citronniers, enfin la ville de Salerne tout à fait au fond du golfe. Quelques heures après, malgré la brume du soir, nous parvenons à distinguer aux confins de l'horizon les fameux temples de Pestum; puis à la nuit close, c'est le Stromboli avec son jet intermittent de flammes et sa longue traînée de vapeurs blanchâtres qui, refoulée par le vent du sud, descend du cratère le long des pentes abruptes du volcan, semblable à une gigantesque cascade qui va se perdre dans la mer.

Ici je cède la place à mon journal de voyage, notes succinctes recueillies au jour le jour :

Mercredi 9 *octobre*. — Dans la nuit, nous avons passé le détroit de Messine. A six heures, nous sommes à un mille au large du cap Spartivento; à une distance de quarante milles à tribord, se dresse la masse énorme de l'Etna. Sur la côte italienne, se déroule une bande étroite d'un terrain fertile et boisé, peuplé de nombreux villages. Nous distinguons parfaitement un train de chemin de fer qui semble d'abord lutter de vitesse avec nous, mais qui, retardé par de fréquentes stations, finit par rester en arrière. Au fond s'élèvent les hautes montagnes de la Calabre. A midi, aucune terre en vue. A dix heures du soir, 24°. Nous sommes par le travers de la mer Ionienne.

10 *octobre*. — Ce matin le mont Taygète, dans le Péloponèse, est en vue à bâbord. Nous en sommes pourtant à une distance considérable; mais il s'aperçoit de fort loin grâce à son élévation qui est de 2,409 mètres au-dessus de la mer. C'est le seul point de la terre de Grèce que

nous reconnaîtrons dans ce voyage. La côte de l'île de Crète se montre dans l'après-midi ; nous la longeons jusqu'à la nuit à une dizaine de lieues de distance. Ce sont de hautes montagnes grises profondément découpées, au relief vigoureusement accentué.

11 *octobre*. — Première journée passée sans voir la terre. Le point, affiché à midi au salon, indique 291 milles, comme distance parcourue dans les vingt-quatre heures. Jusqu'à présent, c'est notre meilleure journée de marche. Température, 25°. Le temps est toujours magnifique. La nuit est si belle, le clair de lune si resplendissant sur la paisible surface d'une mer d'huile, que je ne puis me décider à regagner ma cabine que bien longtemps après minuit.

12 *octobre*. — Nous devons être fort près de la côte d'Égypte ; effectivement, le phare de Damiette nous apparaît à huit heures avec une quantité de voiles indiquant l'emplacement du port ; mais la terre est si basse que nous ne pouvons l'apercevoir. Nous croisons un immense steamer à quatre mâts ; c'est un anglo-indien de la Compagnie des *Ducs*, ainsi nommée parce que chacun de ses navires porte le nom d'un duc anglais. Deux heures après nous sommes en vue du phare de Port-Saïd, dont nous nous rapprochons rapidement. Les maisons de la ville semblent surgir du fond de la mer ; le pilote vient à bord. A midi, nous entrons dans le port, abrité par deux jetées composées d'énormes blocs de béton cubant dix mètres chacun, et nous stoppons à trente mètres du rivage en face du bureau de la Compagnie des messageries maritimes.

Nous avons tout le temps nécessaire pour bien voir Port-Saïd, car ce n'est que demain, au point du jour, que nous pénétrerons dans le canal.

La ville de Port-Saïd, fondée en 1859, s'élève sur une étroite bande de sable entre la mer, le lac Menzaleh et la rive africaine du canal. Elle se divise en deux parties bien distinctes, la ville européenne et la ville arabe, séparées par un espace vide de cinq à six cents mètres. Au premier abord, la ville européenne offre certains points de ressemblance avec ces nouvelles cités du *Far-West* américain, nouvellement écloses sur le parcours du chemin de fer du Pacifique.

Comme dans ces dernières, les rues se coupent toutes à angle droit et sont bordées de larges trottoirs en planches; les principales artères sont bitumées, mais partout ailleurs le passant enfonce jusqu'à la cheville dans le sable du désert. Ce sont aussi les mêmes maisons de bois avec vérandas, les mêmes magasins abrités par des auvents et percés de larges ouvertures qui permettent de voir tout ce qui se passe à l'intérieur. Les boutiques renferment, côte à côte, les marchandises les plus diverses; chacune d'elles est presque un bazar complet. La diversité des races et des costumes, l'animation des rues, où nègres, Arabes, Levantins, Européens se coudoient du matin au soir, tandis que le *mercanti* installé devant la porte de sa demeure invite obséquieusement le flâneur nouvellement débarqué à venir acheter ses photographies, ses tissus de soie, ses pipes turques ou ses curiosités de Jérusalem, impriment à Port-Saïd un cachet des plus pittoresques, et

lui donnent un avantage marqué sur ses sœurs américaines.

Bon nombre de cafés chantants y déploient leurs séductions jusqu'à une heure très-avancée de la nuit, entre autres l'*Eldorado*, vaste établissement avec roulette et orchestre de dames valaques. La population, qui s'élève au moins à 10,000 âmes, se compose en grande partie de Français, d'Italiens et de Grecs. La langue française est employée ou comprise partout.

Quant à la ville arabe, c'est un ramassis de misérables constructions de terre, de planches et de roseaux, où grouille toute une population malpropre et déguenillée. Elle est assurément fort intéressante pour le voyageur qui n'a pas encore vu l'Orient. Il trouvera les types les plus étranges de l'Égypte, femmes voilées de noir à la mode du Caire, *fellahines* à la chemise bleue, négresses du Soudan, Cophtes, Arabes des tribus nomades, etc. Il pourra être témoin, comme nous l'avons été nous-même, d'un exercice religieux exécuté en pleine rue par les derviches hurleurs. Mais depuis longtemps nous étions familiarisé avec ces sortes de spectacles. Aussi la chaleur, la poussière, l'odeur caractéristique qui se dégage de toutes ces agglomérations suspectes, la voracité des mouches, cette véritable plaie de l'Égypte, et l'importunité non moins tenace des officieux intéressés qui s'attachent à nos pas, et, malgré nos refus et nos menaces, ne cessent de nous poursuivre de leurs offres de service les plus variées et les plus singulières, eurent bientôt fait de nous chasser de cette nouvelle cour des miracles.

Le 13 octobre, au point du jour, l'*Anadyr* se remet en marche, passe devant les vastes constructions du palais de Hollande et s'engage dans le canal. A droite s'étend à perte de vue le lac Menzaleh, dont nous ne sommes séparés que par un étroit remblai. Cette immense nappe d'eau salée a près de cinquante lieues de circonférence; mais sa profondeur paraît très-faible, car nous voyons des indigènes la traverser à une distance considérable du rivage, tout en n'ayant de l'eau que jusqu'à mi-jambe. D'innombrables troupes d'oiseaux aquatiques, au plumage blanc, peuplent sa surface et font une guerre acharnée aux poissons qui y fourmillent. Autrefois, le lac s'étendait des deux côtés du canal; aujourd'hui, la partie qui borde la rive asiatique est desséchée : c'est le désert dans son affreuse nudité. Dans toute cette région on observe à chaque instant de curieux effets de mirage.

La traversée de Menzaleh et des lacs Ballah, qui lui font suite, demande environ cinq heures; car nous ne marchons qu'avec une vitesse de quatre à cinq nœuds (environ neuf kilomètres) à l'heure. Cette prudente lenteur est, du reste, commandée par la nature des berges du canal; sans cette précaution, le remous des eaux déplacées par le navire, augmentant de violence, occasionnerait infailliblement de graves dégâts. Nous rencontrons plusieurs escouades d'ouvriers indigènes occupés à consolider la rive au moyen d'un parement de pierres.

Nous arrivons à El-Ferdane, puis au seuil d'El-Guirsh, où le canal est profondément encaissé entre deux berges qui le dominent d'une hauteur de vingt-cinq à trente

mètres. Le thermomètre ne marque encore que 29°; mais le manque de brise, la lenteur de notre marche et l'acharnement de légions de mouches qui, depuis Port-Saïd, ont élu domicile sur notre maison flottante, rendent assez pénible cette partie du voyage.

Heureusement nous entrons bientôt dans le lac Timsah, où nous pouvons augmenter notre vitesse et respirer plus à l'aise. Ici le canal n'est plus séparé du lac par une levée comme dans le Menzaleh; il est simplement jalonné au moyen de bouées flottantes. Laissant Ismaïlia à droite, nous nous engageons dans le seuil du Sérapéum. Cette région est moins affreuse que celle que nous avons passée ce matin; des touffes de roseaux et de tamarins croissent au bord de l'eau, et, par places, de larges taches noires viennent interrompre la monotonie du désert. Ce sont des broussailles dont il n'existait aucune trace avant la construction du canal, et qui, peu à peu, empiètent sur le sable. Les pluies, autrefois inconnues dans ces parages désolés, y sont maintenant assez fréquentes.

A la chute du jour, nous jetons l'ancre dans les lacs Amers, véritable mer intérieure où cinq navires sont déjà mouillés. Nous y passons la nuit, car on ne voyage que de jour sur le canal. Quelques Anglais profitent de ce temps d'arrêt pour se donner le plaisir de la natation dans un élément d'une densité peu commune. L'eau des lacs Amers contient deux fois plus de sel que les eaux de la Méditerranée.

Le lendemain, à midi, nous avons franchi les cent soixante-quatre kilomètres du canal maritime. Nous

sommes dans la mer Rouge, mouillés à quelque distance de la jetée où s'élèvent les bureaux de l'administration, et à quatre milles environ de la petite ville de Suez.

Je me retrouve en pays de connaissance. Déjà, en 1863, j'avais fait une rapide excursion dans ces parages; c'était à l'époque de l'inauguration du canal d'eau douce. Le chemin de fer du Caire à la mer Rouge traversait alors en droite ligne le désert; aujourd'hui le nouveau tracé suit le canal jusqu'à Ismaïlia, et de là se dirige par Zagazig sur la capitale de l'Égypte.

Limité par le temps, je ne peux faire qu'une courte promenade dans la ville; mais j'en vois assez pour me convaincre qu'elle a peu changé depuis quinze années. Ce sont toujours les mêmes plaines sablonneuses brûlées par un soleil de feu, les mêmes bazars, les mêmes ruelles tortueuses où circule un air relativement frais. Seulement quelques arbustes isolés, des essais de jardin, témoignent de l'influence bienfaisante des eaux du Nil, qui, partout où elles sont mises en contact avec le sable, le fertilisent immédiatement.

Au retour, nous faisons une courte, mais intéressante station aux bureaux de la Compagnie du canal, devant lesquels, au centre d'un petit square, s'élève un buste en l'honneur du lieutenant anglais Waghorn, né en 1810, mort en 1849, qui le premier eut l'idée d'utiliser la position géographique de Suez en établissant un service de voitures publiques entre la mer Rouge et la Méditerranée. Grâce à l'obligeance de M. Chartrey, agent principal du transit, je puis me procurer quelques rensei-

gnements précis, que, malgré l'aridité qui s'attache généralement aux chiffres, je ne crois pas inutile de reproduire ici.

C'est ainsi que j'apprends que l'*Anadyr* vient de payer pour son passage la somme de 34,610 fr. 50 c., ce qui donne environ 0 fr. 21 c. par mètre courant du canal [1].

J'examine avec intérêt un modèle en bois représentant le canal. Les bateaux en transit y sont figurés par de petits morceaux de bois surmontés d'un drapeau indiquant leur nom et leur nationalité. Un employé les place à l'endroit où ils se trouvent réellement et en fait varier la position à mesure qu'une dépêche télégraphique annonce leur arrivée à telle ou telle station. Grâce à ce système ingénieux, à tout instant et d'un seul coup d'œil, on se rend compte de l'état réel du canal, absolument comme si on pouvait le considérer à vol d'oiseau. C'est ainsi qu'en ce moment même, je vois qu'il y a quinze bateaux engagés dans le canal; quatorze portent le pavillon anglais, ce qui n'a rien de surprenant, car à elle seule l'Angleterre fournit plus de 80 pour 100 des recettes du transit.

La Compagnie du canal entretient des remorqueurs pour les voiliers ; mais il s'en présente bien peu, la navigation de la mer Rouge et du golfe d'Aden offrant à ces derniers des difficultés presque insurmontables.

[1] Les dimensions de notre navire sont les suivantes : longueur, 124 mètres 90; largeur, 12 mètres; creux, 10 mètres. Son tirant d'eau est de 5 mètres 10 à l'avant, 6 mètres 15 à l'arrière. Son tonnage brut est de 3,772; le tonnage réel, 2,560. Un tonneau représente 2 mètres 83.

A trois heures, nous levons l'ancre; le thermomètre marque 31°. Sur la côte d'Afrique s'élève la haute chaîne des monts Dakka; en face, sur la côte d'Arabie, on distingue une tache verte; c'est une oasis de palmiers connue sous le nom de fontaine de Moïse. Dans la soirée, un beau clair de lune nous permet d'apercevoir, sur la rive asiatique, un pic élevé que l'on dit être le mont Sinaï.

Je reprends mon journal :

15 *octobre*. — Passage du détroit de Jubal. Vue de la petite île de ce nom, puis de celle de Shudwan, plus considérable, mais aride et désolée, comme toutes les terres de ces tristes parages. Peu de temps après, nous dépassons la pointe extrême de la presqu'île du Sinaï entre les deux golfes de Suez et d'Akaba. Nous entrons dans la mer Rouge proprement dite. La côte d'Afrique, avec ses hauts sommets dentelés, reste seule visible.

Mer calme; ciel sans nuages; température, 34°. Depuis hier les *punkas* fonctionnent au salon. On appelle ainsi des écrans ou éventails gigantesques, de forme rectangulaire, fixés au-dessous du plafond et qui, au moyen de cordes et de poulies, sont mis en mouvement par un domestique spécialement préposé à cet office. Ce ventilateur bienfaisant est d'un usage général aux Indes anglaises.

Dans l'après-midi, nous laissons à bâbord le phare de Dédalus, construit sur un récif isolé, en pleine mer.

Dans la soirée, on organise un théâtre à l'arrière. La toile du fond représente un paysage; les pavillons anglais et hollandais ferment la scène. Deux grosses lanternes chinoises illuminent le pont transformé en salle de spectacle;

on y a transporté le piano du salon et organisé un buffet. Le coup d'œil est vraiment fort joli; les glaces circulent partout, et nos artistes font de leur mieux. Vaudeville, fragments d'opérette, scènes comiques, tel a été le programme de cette première soirée.

16 *octobre.* — La distance de Suez à Aden est de 1,308 milles, soit 2,422 kilomètres; on la franchit ordinairement en cinq jours.

Ce matin nous passons le tropique avec 33° en plein courant d'air. Heureusement la brise est sensible, ce qui rend la chaleur supportable. Par cette température, tous les passagers qui ont déjà fait le voyage de l'extrême Orient revêtent le *tchin-tchin* et la *moresque,* larges vêtements de soie, de cotonnade ou de flanelle fort légère, qui remplacent la chemise et le pantalon. Cette tenue est autorisée sur le pont seulement, de neuf heures du soir à huit heures du matin.

17 *octobre.* — Aucune terre en vue. Dans la nuit, le thermomètre ne s'abaisse pas au-dessous de 32° et se maintient dans la journée entre 35° et 36°. Malgré la double tente qui recouvre l'arrière, le manque de brise rend la chaleur insupportable. Dans ces conditions, tout mouvement est un travail suivi d'une transpiration abondante. Le temps se passe à chercher l'endroit le moins brûlant du navire; tout le monde est à l'affût du moindre courant d'air. Les bains froids, les douches elles-mêmes n'apportent qu'un bien faible soulagement. La température de l'eau puisée à la mer dépasse 31°.

Le matin surtout, le pont, que le soleil vient frapper

obliquement, est à peu près inhabitable. Il faut se garder avec soin des rayons dévorants de notre implacable ennemi. Dans ces parages, une insolation est presque toujours mortelle; le commandant nous en cite des exemples terrifiants.

Le chef mécanicien me dit (ce que je me garde bien de vérifier) qu'en ce moment nos Arabes ont à supporter une température de 55° dans la chambre de chauffe, et que parfois cette température s'élève jusqu'à 60°. Pour ce rude et dangereux métier, ils reçoivent un salaire de seize roupies par mois (environ 35 francs); encore sont-ils exploités par leur scheik : ce personnage important se fait de fort jolis revenus à leurs dépens. Trois Chinois sont payés comme cinq Arabes. On emploie les Chinois pour les ouvrages minutieux qui demandent de la précision et une grande exactitude. On peut parfaitement compter sur eux pour ces genres de travaux; en outre, ils font d'excellents domestiques.

18 *octobre*. — Ce matin nous sommes en vue des îles Zebayer; vient ensuite l'archipel des Douze-Apôtres. L'un de ces îlots a la forme d'une selle. A midi nous dépassons la grande île de Zoogur, terre montagneuse et brûlée comme toutes celles de cette affreuse région.

Dans la nuit, par un magnifique clair de lune, nous traversons le détroit de Bab-el-Mandeb. Le phare qui éclaire ce fameux passage est construit sur l'îlot de Périm. Nous suivons à peu près le milieu du chenal, large de trois milles seulement, qui longe la côte d'Arabie. La brise est forte; pour la première fois depuis notre départ

de Marseille, quelques oscillations de roulis se font sentir. La chaleur est moins accablante que ces jours derniers. Ce soir, concert et séance de prestidigitation.

19 *octobre*. — A mesure que nous nous rapprochons de l'équateur, les jours augmentent sensiblement. Ce matin, vers cinq heures, il commence à faire jour; je monte sur le pont, et je suis témoin d'un splendide lever de soleil, comme on n'en voit guère que dans ces basses latitudes.

L'*Anadyr* se dirige rapidement sur un énorme massif rocheux dont les crêtes hardiment découpées s'élèvent à une grande hauteur : c'est le Djebel-Hussan. En face se dressent d'autres montagnes aux pics aigus, à l'aspect fantastique. C'est au pied de ces dernières que se trouvent Aden et *Steamer-Point*, où nous jetons l'ancre vers sept heures du matin. Ces deux massifs forment deux presqu'îles reliées entre elles par une côte basse, sablonneuse et couverte de végétation, circonscrivant une baie profonde qui constitue un port excellent, accessible par tous les temps aux navires du plus fort tonnage. On a répété tant de fois que les environs d'Aden offraient l'image de la stérilité la plus complète, que je ne pus maîtriser ma surprise à la vue des nombreux palmiers qui croissent sur cette partie de la côte.

A peine débarqué à Steamer-Point, je m'empresse, avec quelques compagnons, de prendre une voiture pour me rendre à la ville d'Aden et aux citernes. Deux petits chevaux arabes, conduits par un cocher nègre, nous entraînent rapidement sur une route bien entretenue, comme on en trouve toujours en pays anglais.

Nous traversons des fortifications imposantes, deux tunnels et un camp retranché où sont cantonnés des cipayes qui, selon l'usage indien, nous font le salut militaire; telle est leur consigne à l'égard de tout Européen. Nous ne faisons que traverser la ville d'Aden, qui nous paraît sans grand intérêt avec ses larges places désertes, ses rues poussiéreuses et ses carrés de maisons à l'américaine; nous nous rendons tout de suite aux fameuses citernes.

Elles sont à peu près vides, ce qui nous permet de nous rendre compte des dimensions réelles de ces gigantesques réservoirs caverneux où, de tous les points des montagnes voisines, viennent s'emmagasiner les eaux pluviales. Mais il y a déjà trois ans que la dernière pluie est tombée à Aden; le peu d'eau qui reste est devenue saumâtre et ne sert guère qu'à arroser un petit jardin récemment planté aux alentours. Pendant notre visite, quatre Arabes complétement nus sont occupés à puiser l'eau; grâce à leurs mouvements habilement alternés, la corde file avec rapidité et ramène en peu d'instants à l'orifice supérieur une outre rebondie pleine d'un liquide dont la saveur est loin d'être agréable.

Au retour, nous visitons les principales rues de la ville et la place du marché, où dorment au soleil plusieurs centaines de chameaux qui, chaque matin, viennent apporter des oasis de l'intérieur les provisions nécessaires à la consommation journalière des 30,000 habitants d'Aden. Mais la chaleur est accablante; le soleil, réverbéré par le cirque de roches volcaniques qui nous

entoure, nous cuit et nous aveugle. Nous nous hâtons de retourner à Steamer-Point, où nous trouvons un abri et des rafraîchissements dans l'un des hôtels européens de la plage. Outre un bazar contenant toutes sortes de marchandises, cet établissement renferme un billard et, qui le croirait? un *skating-ring*, où les amateurs peuvent se donner le plaisir de patiner sur des dalles de marbre, par une chaleur de 38° à 40°.

Quoique très-chaud, le climat d'Aden est sain. L'année peut s'y diviser en deux saisons d'égale durée, la chaude et la très-chaude; nous sommes au commencement de la première.

Plusieurs distilleries d'eau de mer sont en activité. L'eau douce se vend 22 fr. 50 c. la tonne, soit 2 c. 1/4 le litre.

On rencontre ici beaucoup de *Somalis* de la côte d'Afrique. Ils sont noirs, mais d'un type différent de celui des nègres du Soudan. Les élégants ont la singulière habitude de se teindre les cheveux en rouge; ils obtiennent ce résultat en s'enduisant le crâne d'une couche épaisse de chaux. Quelques-uns portent la chevelure ébouriffée; d'autres la divisent soigneusement en une multitude de tresses.

C'est à Steamer-Point que se trouvent la poste, les offices des consuls, les entrepôts de charbon et les agences des diverses Compagnies maritimes. On y voit aussi quelques maisons de commerce dirigées par des Parsis de Bombay, aux longs vêtements flottants, à la bizarre coiffure en forme de mitre. Ces messieurs nous prient gracieusement d'entrer chez eux, et nous communiquent le

registre des dépêches télégraphiques qu'ils reçoivent journellement de toutes les parties du monde et qu'ils impriment eux-mêmes en anglais.

Derrière la ligne de constructions européennes qui borde la plage de Steamer-Point, s'étend, adossée à la montagne, toute une ville arabe dont, au premier abord, on ne soupçonnerait guère l'existence.

Là, dans des masures hétéroclites, fourmille une population de cinq à six mille Arabes et nègres. Devant la porte d'un café indigène, nous prenons une tasse d'un liquide blond et brûlant que l'on nous affirme être du pur moka. Il nous paraît d'abord détestable et fade, quoiqu'un peu salé; ce dernier goût lui vient probablement de l'eau de mer avec laquelle, par mesure d'économie, on a rincé nos tasses. Toutefois nous reconnaissons plus tard la qualité réelle de ce breuvage à la chaleur interne et à l'excitation qu'il procure.

La nuit venue, nous regagnons notre domicile flottant, que nous trouvons envahi par des marchands de plumes d'autruche, de cornes d'antilope, de paniers en fibres d'aloès et autres curiosités indigènes. Quelques négrillons pagayant dans un tronc d'arbre creusé cherchent à attraper des sous. Mais, cette fois, ils plongent avec peu d'ardeur; car, tout dernièrement, à cette même place, l'un d'eux a été dévoré par un requin. Près de nous se balancent de curieuses embarcations; ce sont des boutres arabes qui trafiquent sur toute la côte, de Zanzibar à Suez. Ces navires, de construction primitive, semblent plonger de l'avant, tandis que l'arrière est

exhaussé d'une façon démesurée. Il est probable que leur forme n'a guère varié depuis l'époque des croisades.

20 *octobre.* — On a levé l'ancre pendant la nuit. Lorsque je monte sur le pont, on aperçoit encore de hauts sommets dans le lointain ; c'est la côte d'Arabie qui s'efface graduellement et ne tarde pas à disparaître. Grâce à la forte brise qui règne en ce moment dans le golfe d'Aden, le thermomètre ne s'élève pas au-dessus de 30°. Cette fraîcheur relative me paraît délicieuse ; chacun de nous est heureux d'en avoir fini avec les chaleurs accablantes de la mer Rouge. Quelques degrés en moins suffisent à nous procurer un véritable bien-être.

La distance d'Aden à Galle est de 2,135 milles, soit 3,955 kilomètres ; nous la franchirons aisément en huit jours.

21 *octobre.* — En vue de la côte d'Afrique, pays des Somalis. C'est le cap Saint-Félix, désigné sur quelques cartes sous le nom de Raz-el-Feliouk ; terre sablonneuse et à peu près dépourvue de végétation ; montagnes dénudées à l'intérieur.

A neuf heures, nous doublons le cap Guardafui. Cette pointe extrême, projetée par le continent africain vers l'orient, est justement redoutée des navigateurs. De tout temps elle a été tristement célèbre par les nombreux naufrages qui ont eu lieu dans ces parages inhospitaliers que n'éclaire aucun phare. En 1877, le *Mé-kong,* superbe bateau des Messageries, est venu s'y échouer à son retour de Chine. Les passagers et l'équipage durent gagner à pied, au prix de souffrances inouïes, la baie située de

l'autre côté du cap, sur le golfe d'Aden; là, ils eurent la chance d'être recueillis par un vapeur anglais. Mais quelques-uns avaient déjà succombé aux fatigues d'un trajet de plusieurs lieues, accompli sous les rayons d'un soleil ardent, au milieu de sables mouvants qui rendent la marche excessivement pénible. Les indigènes accourus en foule sur le lieu du sinistre ne firent aucun mal aux naufragés, mais ne leur prêtèrent non plus aucune assistance; ils se contentèrent de piller l'épave abandonnée.

Dans l'après-midi, nous laissons à bâbord Abd-el-Kary avec ses hautes montagnes de sable blanc profondément ravinées, puis quelques îlots, et enfin dans le lointain, à peine visible, la grande île de Socotora.

22 *au* 25. — Favorisée par la mousson du nord-est, qui règne dans la mer des Indes d'octobre à mai, notre traversée se poursuit sans autre incident que la rencontre fortuite de quelques souffleurs ou bien d'une bande de poissons volants. De nuit comme de jour, le thermomètre se maintient entre 28° et 31°. L'eau de mer reste fixe à 30°. L'*Anadyr* file en moyenne ses douze nœuds à l'heure (22 kil. 2).

Un léger balancement vient nous rappeler parfois que nous sommes en plein océan Indien : de Marseille au détroit de Bab-el-Mandeb, on aurait pu se croire sur la Seine, ou sur quelque lac de la Suisse, tant la stabilité était parfaite. Du reste, le roulis est si bénin, le tangage si peu sensible, que presque personne n'en est incommodé. Les parties de palet, de whist, de trictrac, continuent comme par le passé. Dans la soirée, les vastes

fauteuils de rotin, véritables lits de repos qui encombrent tout l'arrière, sont rangés le long des sabords afin de faire place aux danseurs, et le piano ne chôme guère jusqu'à l'heure de l'extinction des feux.

Chaque soir, je ne puis me lasser d'admirer les grands nuages sombres aux franges dorées, courant sur le ciel enflammé, et les incomparables teintes vertes et roses dont se pare l'horizon peu d'instants après le coucher du soleil. Plus tard, l'éclat de la planète Vénus et de certaines étoiles, parmi lesquelles brille déjà la Croix du Sud, est tel, qu'une traînée de lumière se forme dans leur direction à la surface de la mer phosphorescente.

26 *octobre*. — Cette nuit, nous avons franchi le canal des *Huit-Degrés* entre Minicoï et les Maldives, mais sans rien voir, car ces terres sont basses, et aucun phare ne les éclaire. Nous avons aujourd'hui vent arrière, ce qui est la plus mauvaise condition du voyage sous ces latitudes, attendu que la vitesse du navire annule celle du vent et que, par suite, la chaleur devient excessive. Rencontre d'un grand steamer et d'un voilier. Ce sont les deux premiers bâtiments que nous ayons eu en vue depuis une semaine.

27 *octobre*. — C'est aujourd'hui le vingt-deuxième jour de notre traversée. On nous promet Ceylan pour ce soir même. La mer est sombre et clapoteuse ; le temps couvert. Bientôt la pluie tombe par torrents. Il fait presque froid ; 25° seulement ; c'est la plus basse température que j'aie observée depuis Port-Saïd. Ce n'est certes pas dans de pareilles conditions que je m'attendais à toucher

les rivages de l'antique Taprobane, de cette île fortunée où les anciens avaient placé le paradis terrestre !

Cependant, entre deux averses, nous entrevoyons à travers la brume une ligne d'un vert sombre, ceinte d'un cordon blanchâtre. C'est la côte de Ceylan, avec ses bois touffus de cocotiers au pied desquels la lame déferle sans cesse, se brise avec fureur et rejaillit en flocons écumeux. Nous en sommes fort rapprochés. Bientôt une embarcation de forme bizarre vient à notre rencontre ; elle est montée par des hommes en costume étrange, au type entièrement nouveau pour moi; c'est le bateau du pilote qui vient prendre le commandement de l'*Anadyr* et se chargera de l'amener sain et sauf au mouillage.

CHAPITRE II

PONDICHÉRY

Premier séjour à Ceylan. — Galle. — Matura. — Pondichéry. — Madras. — Un cyclône dans le golfe de Bengale. — Les bouches du Gange.

Nous avions laissé à Aden la malle et les passagers en destination de Zanzibar et des îles de l'océan Indien. Le même transbordement doit s'opérer à Ceylan pour l'Inde et l'Australie; puis l'*Anadyr* continuera directement sa route pour Singapore, Saïgon et les ports de la Chine.

D'après le tarif des Messageries, le prix du passage (1,500 francs en première classe) est le même, soit pour Galle, soit pour Calcutta. Naturellement, j'avais pris mon billet pour cette dernière destination, et je m'attendais à repartir presque tout de suite sur le *Meinam,* qui chaque mois fait un service régulier de Calcutta à Ceylan avec escales à Madras et à Pondichéry. Mais le *Tigre,* porteur du courrier de Chine, avec lequel nous devons correspondre également, est en retard, et j'apprends que nous ne partirons que le 1er novembre. J'ai donc quatre jours devant moi, et comme il entre dans mes projets de faire une nouvelle visite à Ceylan, à la fin de mon voyage dans l'Inde, je ne m'occuperai cette fois que de Pointe-de-Galle et de ses environs.

Pour le voyageur arrivant d'Europe, qui, depuis plu-

sieurs semaines, n'a eu pour toute diversion au spectacle monotone de l'Océan que des côtes arides et désertes, le panorama que présente la rade de Galle avec les collines verdoyantes qui l'encadrent de toutes parts et ses blanches maisons à demi cachées sous l'épaisse ligne des cocotiers inclinés sur le rivage, offre un contraste frappant, bien propre à séduire l'imagination. Si c'est la première fois que notre voyageur se trouve en présence des splendeurs de la nature tropicale, l'impression qu'il éprouvera alors sera assurément l'une des plus vives qu'il puisse être donné à l'homme de ressentir.

Autour du nouvel arrivant, tout sera un sujet d'étude et de surprise. De longues et étroites embarcations, creusées dans un seul tronc d'arbre, entourent le navire; toutes sont munies d'un balancier formé d'une poutre arrondie qui flotte parallèlement à six pieds du bateau et lui est reliée par deux bâtons recourbés. Cet ingénieux appendice est destiné à le rendre absolument insubmersible. Ce genre d'embarcations est particulier à Ceylan; on les appelle souvent, mais à tort, des *catimarons* : ce sont des *outriggers*. De loin on les prendrait pour de gigantesques araignées courant à la surface de la mer. Quant aux *catimarons*, nous aurons occasion d'en parler plus tard.

Quoi qu'il en soit, la construction de ce bizarre esquif est merveilleusement appropriée au milieu dans lequel on l'emploie. L'entrée de la rade de Galle est difficile, semée d'écueils; même par le plus beau temps du monde, une forte houle y règne sans cesse. Aucune autre embar-

cation, en cas de grosse mer, ne pourrait s'y maintenir avec sécurité.

Les marins cingalais ne sont pas moins intéressants à observer. Vêtus seulement d'un long jupon noué autour des reins, les cheveux relevés en chignon derrière la tête et maintenus par un peigne d'écaille, ils laissent à découvert un torse admirablement modelé, d'une belle couleur de bronze, des membres souples et bien proportionnés.

La population de Pointe-de-Galle ne dépasse guère dix mille âmes. La ville proprement dite, située par 6° 3′ de latitude nord et 77° 53′ de longitude est, est construite sur un promontoire peu élevé, et enfermée par d'anciennes fortifications remontant à l'époque de la domination hollandaise. Ces vieux remparts gazonnés, que la mer vient battre de trois côtés, sont encore en bon état et servent de promenade aux habitants.

Les rues sont étroites, bordées de maisons à un étage, chacune ayant sa véranda supportée par des piliers sur toute l'étendue de sa façade.

Les voyageurs ont le choix entre deux principaux hôtels également bien situés au bord de la mer, l'un anglais, l'autre français; ce fut à ce dernier que j'allai m'installer en attendant le départ du *Meinam*. Dans cet établissement, tout est calculé de manière à ménager de nombreux courants d'air. Le lit est toujours placé au milieu de la chambre; les portes sont à claire-voie; les murs de séparation entre chaque pièce ne montent qu'à une certaine hauteur; fort au-dessus, s'élève le toit, sans grenier, commun à tous les locataires de la maison. Ce

système, assurément avantageux comme ventilation, l'est beaucoup moins à d'autres points de vue; il me semble que je ne suis pas chez moi dans ce vaste dortoir où j'entends tout ce qui se passe chez mes voisins.

Séparés de la cité par une large pelouse, s'étendent de longs faubourgs, des bazars indigènes et un marché toujours très-animé. C'est là, sans contredit, pour l'étranger la partie la plus intéressante de la ville. Les bananes, les ananas, les oranges et bien d'autres fruits dont je ne connais pas le nom, se montrent aux étalages; accroupis derrière des monceaux de graines ou de légumes, les marchands attendent leurs clients. D'autres confectionnent en plein air des fritures trop odorantes, des friandises d'un aspect douteux, des gâteaux peu appétissants aux yeux de l'Européen. Plus loin, c'est le marché au poisson, toujours curieux à visiter en pays nouveau.

De larges routes bien entretenues, percées à travers une forêt de cocotiers, d'aréquiers et de bananiers, rayonnent en tous sens. Sous les grands arbres, au bord du chemin, des cases de bambou couvertes de nattes en feuilles de palmier; leurs habitants, accroupis devant leur porte, paraissent heureux de vivre en plein air sous ce beau climat. De joyeuses troupes d'enfants, complétement nus, se roulent dans le sable. Hommes et femmes prennent un soin excessif de leurs dents, qu'ils ont très-belles et d'une blancheur remarquable, quand ils n'ont pas la déplorable habitude de les rougir par l'usage du bétel. Les jeunes garçons peignent avec soin leurs longs cheveux,

toujours noirs, qu'ils enduisent d'huile de coco et laissent flotter librement sur leurs épaules. Souvent ils en forment un gros chignon; ainsi coiffés, on les prendrait pour des femmes. Les hommes d'un certain âge, outre la simple jupe qui forme le costume national des Cingalais, portent une veste de cotonnade blanche; avec leur menton rasé et leurs favoris, ils ont un faux air de nos garçons de café. Les femmes, petites et timides, se cachent à la vue de l'étranger; leur costume est à peu près le même que celui des hommes; une courte camisole, laissant à découvert une partie des épaules, leur couvre la poitrine. Les musulmans, qui sont en grand nombre, sont facilement reconnaissables à leur tête rasée, et à leur haut bonnet rigide affectant la forme d'un cône tronqué. Ces coiffures, solidement fabriquées au moyen de tresses de soie entrelacées, où le jaune entre comme couleur dominante, atteignent souvent des prix fort élevés.

Sur la route, le spectacle n'est pas moins animé. Tantôt c'est une lourde charrette qui s'avance lentement, traînée par deux petits bœufs bizarrement tatoués et maintenus sous le joug à l'extrémité d'un long timon; le conducteur marche gravement derrière son attelage. Des habitants des villages voisins se rendent à la ville; ils portent, en guise de parasol, une immense feuille provenant d'une plante appartenant à la famille des aroïdées et qui, au besoin, saura les abriter de la pluie. Plus loin c'est une troupe de bonzes, ou prêtres bouddhistes, à la tête complétement rasée, vêtus de longues robes jaunes et munis d'un éventail en feuilles de latanier; ou bien c'est une

bande de coolies, originaires de la côte du Malabar, plus noirs que les Cingalais et n'ayant pour tout vêtement qu'un étroit langouti.

Nous fîmes un jour l'excursion de Wakwalla. Cette promenade, que l'on ne manque jamais de recommander au nouvel arrivant, est bien faite pour lui donner une idée de la splendide nature de l'intérieur de l'île.

Le prix des voitures de place, fixé par l'autorité anglaise, est assez modéré; seulement, défiez-vous de votre conducteur et de tous les officieux qui se présenteront pour vous servir d'interprète; ils sont tous de connivence et, sous un prétexte ou sous un autre, trouveront toujours moyen d'éluder le tarif à leur profit.

A mesure que l'on s'éloigne des bords de la mer, d'autres arbres viennent se mêler aux cocotiers; mais ces derniers restent toujours en majorité, imprimant au paysage un caractère essentiellement tropical. Malgré la rapidité de notre course, des enfants demi-nus, aux beaux yeux expressifs, nous poursuivent gaiement, tenant à la main un gros bouquet de fleurs qu'ils lancent adroitement dans notre voiture. C'est en souriant et en cherchant à exciter le rire plutôt que la pitié, qu'ils implorent le *bakchiz*. Ce mot arabe, bien connu de tous ceux qui ont visité l'Orient, est synonyme de pourboire ou de gratification. Il a pénétré jusqu'ici; plus tard, nous le retrouverons dans l'Inde entière. Mais nous avons bien vite épuisé notre menue monnaie; les derniers arrivés, quoique n'ayant rien reçu, nous quittent alors en nous saluant gentiment et nous souhaitant de loin un bon

voyage. C'est bien là l'un des caractères de la race douce et polie qui peuple cette terre fortunée.

Après un trajet d'une heure, qui a été pour nous comme un enchantement perpétuel, nous arrivons au pied d'une colline au sommet de laquelle se trouve le *bungalow,* but de notre excursion. Ici, comme dans l'Inde, on désigne sous le nom de bungalow toute habitation européenne et plus particulièrement tout établissement destiné à servir aux voyageurs d'abri ou de lieu de repos. On nous apporte sous la véranda une collation composée de laitage, de bananes, d'oranges mandarines et d'un gros fruit connu sous le nom vulgaire de *cœur de bœuf;* c'est le *corossol,* qui, sous une enveloppe rugueuse, renferme une crème blanche et parfumée d'une saveur exquise. De là on jouit d'une vue magnifique sur un petit lac bordé de champs de riz, et donnant naissance à une rivière sinueuse qui va se perdre au milieu d'une immense plaine d'un vert éblouissant. Au loin, et par-dessus une première chaîne de collines couvertes d'une végétation impénétrable, se dresse, à l'altitude de 2,279 mètres, le célèbre pic d'Adam.

Nous rejoignons par un sentier escarpé notre voiture, qui, par une route charmante sous bois, nous conduit aux *Cinnamon-Gardens,* où le gouvernement fait cultiver la cannelle, le giroflier, la muscade et autres épices, ainsi que diverses variétés d'arbustes et de fleurs. Là, nous mettons en fuite un jeune caïman qui dormait paisiblement au soleil sur les bords fangeux d'un petit cours d'eau. Peu d'instants auparavant, nous avions aperçu, à

travers les profondeurs de la forêt, deux ou trois singes agiles et un gros iguane, énorme lézard à la peau d'un jaune verdâtre, dont la chair délicate est fort appréciée des gourmets.

Un peu plus loin, nous nous arrêtons devant une pagode consacrée au culte de Bouddha. Moyennant une légère offrande, nous sommes admis dans le sanctuaire, où nous nous trouvons en présence de trois statues colossales, peinturlurées de vives couleurs. Les fresques qui se déroulent sur toute l'étendue de la galerie extérieure sont très-curieuses à examiner. On y voit le paradis, l'enfer et diverses scènes des plus bizarres, le tout offrant une analogie frappante, comme style et comme naïveté d'exécution, avec les peintures de l'ancienne Égypte. J'y ai même retrouvé l'homme à bec d'oiseau, ce type si fréquemment reproduit par les artistes du temps des Pharaons. Je laisserai à d'autres le soin d'expliquer ces rapprochements singuliers ; je me contente de signaler leur existence indiscutable.

Bientôt après, nous rejoignons la merveilleuse route de Colombo, si bien décrite par madame Ida Pfeiffer, et nous rentrons à Galle, fort satisfaits de notre journée.

Une autre fois, profitant de la voiture publique qui, chaque jour, fait le service de la poste entre Galle et Matura, je me rendis dans cette petite ville, distante de quarante-six kilomètres et située sur la côte méridionale de l'île. Pendant la première moitié du trajet, la route suit constamment le bord de la mer ; elle est sillonnée de piétons et de véhicules de toute espèce, parmi lesquels

dominent les chars à bœufs. Je ne crois pas qu'on puisse franchir un espace de deux cents mètres sans passer devant quelque habitation cachée sous les cocotiers. Cet arbre (*cocos nucifera*), véritable providence pour les Cingalais, croît sur tout le littoral avec une rapidité qui tient du prodige. Quatre ans après sa plantation, la noix enterrée dans le sable est devenue un tronc énorme avec des branches aussi développées qu'elles le seront jamais. Dès lors, l'arbre commence à porter fruit. Sa tige atteindra jusqu'à trente mètres de hauteur avec un diamètre moyen de soixante centimètres; droite dans les premières années, elle s'inclinera gracieusement avec l'âge. Pendant plus de cinquante ans, sa production ne s'arrêtera pas ; tous les mois, il entrera en fleur, et portera en toute saison, suspendue à la naissance de ses branches, une guirlande de cocos à tous les degrés de maturité. Mais ce n'est pas le fruit seul qui est utilisé soit comme comestible, boisson, alcool ou huile; avec les fibres qui entourent la noix on fabrique toutes sortes de cordages; le bourgeon terminal est un excellent aliment comparable à nos meilleurs légumes; avec les feuilles de l'arbre on fait des nattes, des corbeilles, des chapeaux et même des vêtements; on peut en nourrir aussi les éléphants domestiques. Enfin, son bois est employé non-seulement dans les constructions, mais encore pour la menuiserie et les meubles de luxe. Je n'énumère ici qu'une faible partie des applications industrielles que cet arbre précieux est susceptible de recevoir. Mais je m'aperçois que me voici bien loin de Matura. Qu'on me pardonne cette digression. Il

est si difficile, quand on se trouve à Ceylan, de ne pas se laisser entraîner à parler du cocotier, cet arbre caractéristique de la nature du pays!

La seconde partie de la route s'enfonce dans l'intérieur des terres; le sol s'accidente; après avoir traversé de grands et beaux villages, nous arrivons à Matura, bourgade de cinq à six mille habitants avec un vieux fort converti en hôpital et une cour de justice. Je n'y séjournai qu'une heure; le soir même j'étais de retour à Galle, et le lendemain je m'embarquais à bord du *Meinam*.

Pendant tout le temps qu'avait duré ce premier séjour à Ceylan, la pluie était tombée par torrents plusieurs fois par jour; le soleil avait beau se montrer entre chaque averse, ses rayons ardents ne suffisaient pas à faire disparaître l'eau dont le sol était imprégné. Le climat de Galle est l'un des plus humides du monde entier; mais la chaleur, modérée par le voisinage de la mer et par des pluies presque continuelles, y est très-supportable. Rarement le thermomètre y dépasse 30°, et les variations de température entre le jour et la nuit y sont peu sensibles.

A peine sorti de la rade, le *Meinam* est rudement secoué. Nous longeons la côte méridionale de Ceylan, à quatre ou cinq milles de la terre. De temps en temps des grains violents s'abattent sur le pont, nous forçant à chercher un refuge au salon. Toutefois, malgré le roulis et le tangage, nous avançons rapidement. Dans la soirée on signale à bâbord les feux rouges et blancs des grandes et des petites Bassas, groupe d'écueils situés au large de la côte, au

point précis où celle-ci, abandonnant la direction sud, remonte vers le nord.

Le lendemain 2 novembre, le temps est superbe. Nous venons de quitter la zone des pluies. Le *Meinam* fait route plein nord en vue de la côte orientale de l'île. On distingue, dans l'intérieur, de hauts sommets bizarrement découpés; l'un d'eux, en raison de sa forme singulière, est connu sous le nom de *Bonnet du Capucin*. En ce moment, nous sommes à la hauteur de Batticaloa.

Dans l'après-midi, nous passons au large de la rade de Trincomalé, assez près pour que je puisse apercevoir sans lunette le phare et le mât des signaux; mais la cité, construite sur une étroite péninsule, au fond d'une baie sûre et profonde, se dérobe à nos regards. Cette ville, qui a appartenu un instant à la France, passe pour être fort malsaine. Aussi, malgré la beauté de son site et les redoutables fortifications qui en ont fait le Gibraltar du golfe de Bengale, est-elle bien déchue de son ancienne prospérité. Son importance commerciale est devenue si faible, que les Compagnies de steamers qui entretiennent des communications régulières entre les différents ports de l'Inde et de Ceylan la laissent en dehors de leur itinéraire habituel.

La chaleur est très-forte. Dès que le *punka* cesse de marcher au salon, la température devient étouffante, et une transpiration abondante s'ensuit immédiatement. Le *Meinam* est plus petit que l'*Anadyr*, et ses cabines, naturellement, offrent moins de confort. Aussi a-t-on l'habitude ici de coucher en plein air. Dès huit heures du soir,

tout le monde se promène pieds nus, en moresque ou toilette de nuit. Les garçons transportent les matelas sur le pont, et chacun s'y installe à sa guise.

L'élément chinois a disparu du bord; mais, en revanche, le nombre des Hindous s'est accru considérablement.

Au risque de me répéter, notons aujourd'hui un coucher de soleil qui dépasse en splendeur tout ce que l'imagination peut concevoir de plus fantastique.

A ce propos, un officier du bord, qui depuis trois ans navigue sur le *Meinam*, me dit avoir remarqué que c'est précisément dans les parages où nous nous trouvons que ce phénomène se montre dans sa plus grande beauté.

Le 3 novembre, à sept heures du matin, nous sommes en vue du phare de Porto-Novo. Peu après, nous observons de singuliers effets de mirage, produits par les sommités, seules visibles à l'horizon, de quelques groupes de palmiers; puis la terre de l'Inde apparaît à fleur d'eau et se profile en ligne droite avec une sombre bordure de végétation interrompue çà et là par quelque blanche maison. Deux heures après, nous jetons l'ancre en face de Pondichéry.

Vue du large, la ville a réellement fort bon air. Elle s'élève sur le rivage, qu'elle borde sur une étendue de deux kilomètres, du nord au sud; elle n'a pas de port, mais seulement une rade foraine que l'on dit être la meilleure de toute la côte de Coromandel. Le temps est aussi beau que possible; cependant une triple ligne d'écume indique l'existence d'un violent ressac. Toute em-

barcation européenne courrait grand risque d'être brisée avant d'atteindre le rivage ; il nous faut donc recourir aux *schellingues* des indigènes. On appelle ainsi de grosses barques non pontées d'une construction des plus primitives, véritables coquilles d'écorce et de planches ajustées et cousues ensemble au moyen de cordes tirées de la filasse qui entoure la noix de coco. Douze rameurs se tiennent perchés sur des pièces de bois transversales ; leur costume se compose uniquement d'un mouchoir retenu autour des reins par un bout de ficelle. Ils obéissent à un pilote dont l'art consiste à présenter toujours perpendiculairement la poupe de sa barque à la lame qui déferle sur elle. L'arrière de la schellingue est muni d'une cabine où peuvent se tenir une douzaine de passagers.

Je me hâte de prendre place dans cette singulière machine. Bientôt nos rameurs battent vigoureusement la mer sur la mesure d'un chant bizarre et discordant. Cet étrange concert est dirigé par le pilote, momentanément transformé en chef d'orchestre. Nous approchons rapidement de la côte ; une violente secousse m'avertit que la première ligne est franchie ; bientôt une seconde lui succède ; puis un troisième et dernier choc nous projette sur le sable du rivage, où nous restons définitivement échoués, non sans avoir éprouvé quelques oscillations inquiétantes. Aussitôt, d'autres Indiens paraissent avec de grands fauteuils à brancards ; chacun de nous s'y installe à tour de rôle, et, porté sur le dos de quatre hommes, franchit les flots à pied sec. C'est ainsi que l'on débarque à Pondichéry. Il existe bien une magnifique jetée en fer ; mais il paraît que l'on ne

s'en sert que dans les grandes occasions, et seulement pour les personnages officiels.

Enfin me voici sur le quai, un peu étourdi, il est vrai, par tout ce qui vient de se passer, mais plein d'un légitime orgueil; car je touche enfin la terre de l'Inde, et le sol que je foule est un sol français! Mais je n'ai pas le loisir de me livrer à des réflexions intempestives. Le *Meinam* repartira à six heures, et il s'agit, jusque-là, de bien employer mon temps et de voir le plus de choses possible. Pour cela, cherchons une voiture, ou mieux, puisque nous sommes à Pondichéry, servons-nous du véhicule à la mode du pays.

Qu'on se figure un léger cabriolet à trois roues, celle de devant beaucoup plus petite que les deux autres, muni d'une galerie et de rideaux pouvant servir d'abri contre la pluie et le soleil; deux personnes au plus peuvent prendre place sur la banquette; le cheval absent est remplacé par trois Indiens qui poussent par derrière, tandis que l'un des voyageurs dirige la voiture à l'aide d'une poignée mobile, véritable gouvernail correspondant à l'axe de la petite roue et lui imprimant la direction voulue. Ce véhicule, gracieux et commode, possède encore un autre avantage : c'est qu'il est fort économique. On le nomme *pousse-pousse;* il est d'un usage général à Pondichéry, où presque jamais l'Européen ne se montre à pied dans les rues. Lorsque la route est plane, les Indiens courent toujours; de sorte qu'on va presque aussi vite qu'avec un cheval.

La ville de Pondichéry, située par 11° 55′ de latitude

nord, se divise en deux parties, la ville blanche ou européenne et la ville noire ou hindoue, séparées par un canal et deux belles places bordées d'arbres touffus. La ville blanche, qui s'étend à l'est sur le bord de la mer, est régulièrement bâtie; ses rues sont larges et bien percées. Mais, à l'heure où je les parcours, elles sont absolument désertes : sous ce climat brûlant, la sieste est devenue une nécessité pour les Européens. Les maisons, assez rapprochées les unes des autres, sont presque toutes entourées d'un petit jardin bien entretenu.

Je visitai successivement le jardin d'acclimatation, la cathédrale, la bibliothèque, une petite pagode couverte de sculptures grotesques, enfin le palais du gouvernement aux vastes salons bien aérés et son beau jardin, où, parmi un fouillis d'arbres et d'arbustes en fleur, la plupart nouveaux pour moi, j'en reconnus un certain nombre pour les avoir déjà admirés au Brésil. Mais, comme toujours, ce qui m'intéresse le plus, c'est une visite au marché et à la ville noire. Cette dernière offre, par son animation, un contraste frappant avec la solitude de sa voisine. Les types, les costumes, tout est différent de ce que je viens de voir à Ceylan.

Les hommes, presque tous grands et maigres, ont la peau plus noire que les Cingalais. Quelques-uns sont très-bien faits; mais la plupart ont les membres grêles, et peu ou point de mollets. Ils ne sont guère plus vêtus que nos rameurs de la schellingue. Un turban, une pièce de mousseline roulée autour de la ceinture et dont ils ramènent l'extrémité entre les jambes, de manière à

en former une sorte d'étroit caleçon, tel est leur costume complet. Selon leur caste ou leur dieu de prédilection, ils se tracent sur le front et jusqu'à la naissance du nez des raies transversales ou perpendiculaires, jaunes, blanches ou rouges.

Les femmes, quelquefois jolies, sont toujours gracieuses. Une petite veste, très-courte, leur serre la poitrine et les épaules tout en laissant les bras nus et la taille découverte; un pagne les couvre des hanches aux genoux. Leur démarche a quelque chose de sculptural, surtout quand elles reviennent de la fontaine, maintenant en équilibre sur leur tête deux ou trois grands vases de cuivre bien brillant. Elles sont littéralement chargées de bijoux des pieds à la tête; leurs orteils sont couverts de bagues; elles portent au-dessus de la cheville plusieurs larges anneaux de métal; les bras et le cou sont ornés de bracelets, de verroterie et de colliers; le bord des oreilles est garni tout autour d'une multitude d'anneaux qui forment comme une espèce de frange; des joyaux de toute sorte, des épingles d'un beau travail sont fixés dans leur chevelure; enfin on en rencontre beaucoup qui, outre un bouton orné de perles, vissé à la narine, portent suspendu à la cloison du nez un large anneau formé d'un mince fil d'or ou d'argent. Les femmes de haute caste ne se montrent pas; il paraît que toutes celles que nous rencontrons dans les rues appartiennent à des castes inférieures, ou sont tout simplement des parias.

La ville hindoue est plus grande et plus peuplée que la ville européenne; de plus, ses rues larges sont bordées

de cocotiers au port majestueux, moins beaux cependant que ceux de Pointe-de-Galle.

On nous avait recommandé de faire une visite à la pagode de Villenour. Pour nous y rendre, nous sortons de la ville ; nous suivons de belles avenues qui, par leur largeur et les beaux arbres dont elles sont bordées, rappellent assez celles de Versailles. Le pays environnant est marécageux et couvert de rizières. On y travaille activement à la construction d'un embranchement de chemin de fer destiné à relier Pondichéry à la ligne de Madras à Porto-Novo, qui passe à une vingtaine de kilomètres dans l'intérieur, sur le territoire anglais. Ainsi, dans un avenir très-prochain, notre colonie sera mise en communication directe avec le vaste réseau des chemins de fer indiens.

Villenour, chef-lieu du district de ce nom, est situé à dix kilomètres à l'est de Pondichéry. La pagode se compose d'une haute construction rectangulaire, surmontée de plusieurs pyramides couvertes de sculptures représentant des animaux sacrés et toute la série grimaçante des divinités hindoues. Dans la cour intérieure se trouve un petit étang et un sanctuaire obscur où il ne nous fut pas permis de pénétrer.

Quand, pour la première fois, on se trouve en présence de l'un de ces monuments étranges, particuliers à l'Inde méridionale, il est impossible de ne pas être frappé d'étonnement et d'admiration à la vue de cette profusion inouïe de détails, et du travail colossal qu'il a fallu pour fouiller si délicatement toute une montagne de pierre.

Par une mauvaise échelle de bambou, nous montons au premier étage de la pyramide principale; de là nous gagnons les étages supérieurs par d'étroits et sombres escaliers. Au sommet une vue magnifique sur une plaine sans fin, verdoyante et bien cultivée, nous récompense des fatigues réelles de cette ascension entreprise par une chaleur accablante.

Sous un hangar couvert en paille, on nous montre deux énormes chars de forme pyramidale, en bois sculpté, aux larges roues massives. Les jours de fête, tout un peuple attelé à de longs cordages les traîne processionnellement autour de la pagode.

On nous propose aussi de faire danser en notre honneur les bayadères qui, selon l'usage, sont attachées au temple. Nous acceptons; mais ces dames mettant trop de temps à leurs préparatifs, nous perdons patience et nous remontons en *pousse-pousse*.

Bien nous en prit; car la route, détrempée par un orage subit, était devenue très-mauvaise. Nos pousseurs avaient beau s'arrêter à tous les cabarets pour y puiser de nouvelles forces, nous mîmes fort longtemps à effectuer notre retour.

Quand nous arrivâmes à Pondichéry, la ville avait secoué sa torpeur. La musique des cipayes se fait entendre au pied de la statue de Dupleix. Les habitants se montrent enfin; ils viennent aspirer la brise de mer sur les quais et sur la jetée. Il est plus de cinq heures, le soleil va disparaître à l'horizon; c'est le moment où la ville blanche se réveille. Pour nous, c'était celui du départ. Nous jeter

dans une schellingue et regagner le *Meinam,* qui déjà se disposait à lever l'ancre, fut l'affaire de quelques instants.

Pondichéry, comme on le sait, est la capitale des établissements français dans l'Inde ; mais ce titre pompeux est peu en rapport avec son importance réelle. A côté de l'immense empire anglais, avec ses 240 millions d'habitants et ses 3,500,000 kilomètres carrés, que sont nos 236,000 habitants répartis sur les 36,400 hectares qui forment la superficie totale de nos cinq établissements éparpillés sur les côtes de la péninsule indienne? Dans ce chiffre le territoire de Pondichéry entre pour 22,000 hectares, que l'examen de la carte nous montre sous la forme de dix enclaves distinctes, enchevêtrées au milieu des possessions anglaises. C'est à peine si la population de la ville s'élève à 50,000 âmes ; mais elle n'en est pas moins, de l'aveu même des Anglais, l'une des cités les plus propres, les mieux tenues et les plus jolies de l'Inde entière.

La vie y est à bon marché ; les serviteurs, très-peu coûteux. Que de familles de fortune médiocre, traînant sous le triste climat de l'Europe une vie de privations, pourraient mener ici une existence heureuse et tranquille, luxueuse même, au sein d'une nature pleine de séductions!

Le climat y est généralement salubre. Je trouve dans l'Annuaire de nos colonies les renseignements suivants : En décembre et janvier le thermomètre marque le jour de 25 à 28° centigrades, et, de mai à septembre (mois durant lesquels règne un vent d'ouest très-violent), la

température varie de 31 à 41°. En temps ordinaire, la moyenne pendant le jour est de 30°, et pendant la nuit de 26°.

La saison sèche dure depuis le commencement de janvier jusque vers le 15 octobre. Le reste du temps appartient à l'hivernage. Les pluies sont généralement fort rares; il n'en tombe avec quelque fréquence qu'en octobre et en novembre.

Cent soixante-sept kilomètres seulement séparent Pondichéry de Madras, où nous arrivons le 4 novembre, de grand matin.

La ville occupe une immense étendue. Tout le long du rivage nous distinguons des fortifications, des palais, des colonnades, des églises et, au delà de grands espaces vides, tout un fouillis de verdure et de maisons. La houle y est encore plus forte qu'à Pondichéry : d'énormes lames balayent la jetée et, se brisant sur le rivage, lancent des flots d'écume jusqu'à la hauteur des maisons. Malgré la distance où nous nous trouvons, le fracas des vagues irritées ne cesse de retentir à nos oreilles.

Le *Meinam,* pressé d'arriver à Calcutta, ne restera que quelques heures en rade. D'autre part, je me sens un peu fatigué de ma course d'hier, en plein soleil. Dans ces conditions, et vu l'état peu engageant de la mer, je renonce à aller à terre, et cela d'autant plus volontiers, que Madras se trouve sur mon itinéraire de retour et que, devant m'y rendre par le chemin de fer, je pourrai alors lui consacrer tout le temps nécessaire. J'ai, du reste, bien assez de sujets d'étude, sans quitter le bord.

Des indigènes, en assez grand nombre, ont envahi le *Meinam;* les uns étalent sur le pont des étoffes, des corbeilles et toutes sortes de marchandises dont ils font un éloge pompeux; d'autres essayent de nous vendre des petits jouets fort compliqués en fil de fer ou en bambou : ce sont des *questions*, dont ils cherchent à nous expliquer le mécanisme en mauvais anglais. Mais les plus entourés sont les jongleurs, qui, nus jusqu'à la ceinture et sans table, accomplissent sous nos yeux les tours les plus surprenants. Nous les voyons avaler des sabres, escamoter des muscades avec une habileté désespérante, rendre alternativement par la bouche et par le nez des pierres, des clous, des morceaux de ferraille; cracher du feu et de la fumée, changer du sable en riz et jongler avec toutes sortes de serpents et autres bêtes malfaisantes.

Un de leurs plus jolis tours consiste à planter dans un petit amas de sable un noyau de mangue qui bientôt entre en germination, se développe peu à peu et finit par constituer un petit arbre auquel ne manquent ni les branches ni les feuilles. J'avais lu, je ne sais où, que ce phénomène s'accomplissait entièrement sous les yeux du spectateur. Il n'en est rien : un mouchoir jeté fort à propos sur le tas de sable, entre chaque période de transformation, vient en aide à l'opérateur, qui n'en fait pas moins preuve d'une grande habileté; car, je le répète, il travaille les bras nus et sur le pont même du navire. Nous formons autour de lui un cercle fort étroit, et personne ne parvient à surprendre son secret.

Un autre exercice également familier à ces prestidigita-

leurs extraordinaires, c'est de placer sous un mouchoir une peau de serpent entièrement desséchée; quelques instants après, le voile soulevé laisse apercevoir un horrible *cobra-capello*, nom vulgaire du *naja*, serpent de l'espèce la plus dangereuse, au ventre blanc, au dos brun, et dont le cou, gonflé en forme de large collier, offre à sa partie supérieure une tache noire représentant plus ou moins exactement une paire de lunettes. Jetant de nouveau son mouchoir sur l'affreux reptile qui rampe lourdement sur le sol, et le retirant presque aussitôt, notre artiste nous montre, à la place du cobra qui a disparu, un long serpent parfaitement inoffensif, très-fluet, d'une jolie couleur vert tendre, et paraissant faire bon ménage avec une demi-douzaine de gros scorpions.

Je m'arrête; je n'en finirais pas s'il me fallait raconter les tours tout aussi surprenants et toujours admirablement exécutés dont j'ai été témoin.

Ces jongleurs appartiennent à une caste particulière; ils se transmettent leurs secrets de père en fils, et jamais aucun d'eux ne se livre à l'exercice d'une autre profession.

Maintenant, tournons nos regards du côté de la mer. Que vois-je tout autour de nous? — Plusieurs centaines d'hommes, disséminés à tous les points de l'horizon, semblent marcher sur les flots. J'ai beau regarder, je ne puis apercevoir l'embarcation qui les supporte. Mais voici deux d'entre eux, n'ayant pour tout vêtement qu'un lambeau d'étoffe, qui s'approchent du *Meinam* tout en pagayant vigoureusement; ils sont debout sur un assemblage

de trois poutres grossièrement équarries, reliées entre elles par des cordes, et se relevant en pointe à l'une de ses extrémités.

Ce grossier radeau, balayé continuellement par l'eau de mer, est le *catimaron* dont j'ai déjà parlé plus haut. Lorsque le pêcheur hindou aura terminé son rude labeur, il ira s'échouer sur le rivage; là, en quelques minutes, il aura mis facilement hors de la portée des flots ses trois pièces de bois débarrassées de leurs liens. Le lendemain, il en sera quitte pour les attacher de nouveau et les pousser à la mer. Le catimaron est d'un usage général sur les côtes de l'Inde; assurément il est peu confortable, mais il ne sombre jamais.

Sur toute l'étendue de la côte de Coromandel le ressac est d'une violence extrême. A Madras particulièrement, il est plus redoutable que partout ailleurs. Cependant les personnes auxquelles ces parages sont familiers affirment que jamais ils ne l'ont vu aussi formidable qu'aujourd'hui, et que nous devons nous attendre à rencontrer le mauvais temps au large.

En effet, à peine avons-nous perdu la terre de vue, que nous nous trouvons au milieu d'une mer absolument démontée. Le vent souffle du nord; un violent tangage met à une rude épreuve quelques-uns d'entre nous.

Dans la nuit, le tumulte augmente; des bruits de vaisselle cassée, de meubles brisés, s'ajoutent au fracas des lames qui embarquent sur le pont. Le vent a changé de direction; le tangage fait place à un roulis effroyable, qui atteint son maximum au point du jour. La grande

table de marbre qui orne le buffet du salon est projetée avec sa galerie dans la cabine qui lui fait face, en enfonce la porte, et se brise avec un fracas épouvantable.

Je monte sur le pont, où l'on a placé une filière, afin de prévenir les chutes que pourrait occasionner un roulis aussi désordonné. A ce moment, les oscillations du *Meinam* me paraissent atteindre les dernières limites du possible. Les embarcations suspendues à tribord baignent dans l'eau, tandis que la mer déborde par-dessus les bastingages. Les vagues se succèdent, rapides et menaçantes; toutefois elles me paraissent moins hautes que celles que j'ai été à même d'observer dans le sud du Pacifique.

Le brave commandant le Querré cherche à rassurer ses passagers et surtout ses passagères qui, habitués à naviguer sur des mers généralement tranquilles, n'ont point encore eu l'occasion d'assister à un pareil spectacle. Quant à lui, il en a vu bien d'autres dans sa rude existence de marin. Il m'explique que nous sommes dans la sphère d'action d'un cyclône, sorte d'ouragan qui marche en tournoyant avec une grande rapidité; qu'à cette époque de l'année, c'est-à-dire au moment du renversement de la mousson, ce phénomène est assez fréquent dans le golfe du Bengale; il me dit aussi que nous sommes entrés dans sa partie maniable, et que, d'après ses calculs et d'après la direction du vent, il espère que nous ne ferons que l'effleurer. Du reste, ajoute-t-il, le *Meinam* est solide et a triomphé déjà d'épreuves bien autrement redoutables.

Ces bonnes paroles contribuent à ramener le calme dans les esprits. Néanmoins, toute la journée se passe dans les mêmes conditions ; dans la soirée seulement, une amélioration notable se produit et s'accentue encore pendant la nuit.

Le lendemain, la mer est toujours grosse ; mais la tempête a cessé. Le soleil perce peu à peu les nuages, et permet aux officiers de déterminer exactement notre position. L'ouragan d'hier nous a jetés hors de la route, à plus d'un degré dans l'est. Nous nous trouvons exactement au sud des bouches du Gange dont nous approchons rapidement.

Des papillons, des tourterelles, de jolis oiseaux au brillant plumage, battus par la tourmente, sont venus chercher un refuge à bord. L'éloignement du danger, la proximité de la terre, l'espérance de toucher bientôt au port, ont rasséréné tous les cœurs.

D'autres ont été moins heureux que nous ; nous devions l'apprendre à notre arrivée à Calcutta. Dans cette terrible journée du 5 novembre, deux bâtiments qui se trouvaient en rade de Vizigapatam, l'un français, l'autre anglais, furent jetés à la côte et périrent corps et biens. Cinq hommes seulement purent se sauver à la nage, quatre Anglais et un Français.

A onze heures du soir, nous apercevons des feux rouges ; ce sont ceux des pontons placés en pleine mer à l'entrée des bouches de l'Hougly. La couleur de l'eau est devenue jaunâtre ; à minuit on embarque le pilote. Deux heures après, nous stoppons pour ne repren-

ure notre marche qu'au point du jour, car l'entrée du fleuve est dangereuse et obstruée par des bancs de sable mouvant.

L'Hougly, comme on le sait, est formé par la réunion de deux bras occidentaux du Gange, un peu au-dessus de Chandernagor ; il passe à Calcutta et vient se jeter dans le golfe du Bengale après un cours d'environ deux cents kilomètres.

Nous ne voyons d'abord que les côtes marécageuses de l'île de Sangor, peuplée de tigres féroces et patrie des fièvres pernicieuses. Bientôt les deux rives de l'Hougly sont en vue ; le fleuve sacré, large d'une dizaine de kilomètres, roule lentement ses eaux sales et clapotantes, au-dessus desquelles émerge le grand mât du *Cawdore-Castle,* steamer naufragé en 1876.

Peu à peu, le fleuve se rétrécit, tout en conservant toujours une largeur de deux à trois mille mètres ; de nombreuses cases apparaissent sous les grands arbres du rivage. Le pays est absolument plat et ressemblerait assez à la Hollande, si les palmiers ne venaient nous rappeler à quelle distance nous nous trouvons des bords de l'Escaut.

Après *Diamond-Harbour,* où nous stoppons pendant quelques minutes pour faire viser les papiers du bord, la contrée se peuple de plus en plus. Tout ce pays est parfaitement cultivé, couvert de champs de cannes à sucre, de jute et de riz. De grandes barques chargées de fourrages sillonnent le fleuve, semblables à des meules flottantes. De jolies maisons, de hautes fabriques indiquent

les approches d'une grande ville. Le palais, résidence actuelle de l'ancien roi d'Oude, avec ses kiosques élégants disséminés dans de vastes jardins, défile devant nous. Peu d'instants après le *Meinam* s'arrête en face des bâtiments de l'agence des Messageries. Nous sommes à *Garden-Reach,* dans la banlieue de Calcutta, à six kilomètres du fort William.

CHAPITRE III

CALCUTTA

Une semaine à Calcutta. — Chandernagor. — Barrackpore.

Deux siècles se sont à peine écoulés depuis le jour où les Anglais obtinrent de l'empereur mogol Aurengzeb la permission d'établir un comptoir dans un misérable village sur les bords de l'Hougly. A cette même place s'élève aujourd'hui une immense cité, peuplée de plus d'un million d'âmes, l'une des plus riches et des plus belles de l'Asie entière.

Je ne parlerai pas des prodigieux travaux ni des agrandissements successifs qui ont fait de l'humble hameau la ville des palais et la métropole de l'Inde. Un tel sujet n'entre pas dans le cadre de ce récit. J'essayerai seulement de dépeindre ce que j'ai pu voir personnellement, et de retracer les impressions que j'ai éprouvées pendant la trop courte semaine qu'il m'a été donné de passer à Calcutta.

De l'agence des Messageries jusqu'à l'hôtel où je dois loger, la distance est longue. On suit d'abord une large route bordée de jardins et de chétives cabanes, puis, au sortir d'un gros village, on arrive à l'extrémité d'une plaine immense qu'il s'agit de traverser dans toute sa longueur. C'est l'*Esplanade,* au milieu de laquelle, adossé

au fleuve, s'élève le fort William. On l'a souvent comparée à un désert de sable et de poussière. Je dois dire qu'elle m'est apparue sous un tout autre aspect. La saison des pluies se termine à peine. A la place d'un terrain nu et désolé, je vois se dérouler à perte de vue une verte pelouse que le soleil n'a pas encore eu le temps de flétrir. Çà et là des arbres au tronc énorme projettent au loin leurs branches horizontales chargées d'un épais feuillage. Enfin les magnifiques avenues qui la sillonnent en tous sens lui permettent de soutenir la comparaison avec les plus beaux parcs de Londres. Au nord et à l'est, l'esplanade est bordée par les belles constructions de la ville européenne. L'hôtel français tenu par M. Gallais, où j'ai hâte de m'installer après une traversée qui a duré plus d'un mois, se trouve dans ses environs.

On me donne une chambre au premier étage, avec terrasse et cabinet de bain. Si cela me convient, je pourrai, à la mode anglaise, faire mes trois repas par jour, plus le thé et le café. Il m'en coûtera quatre roupies par jour, tout compris, sauf le vin qui se paye toujours à part. Mais on peut se procurer une bouteille de bordeaux ordinaire, désigné ici sous le nom de *claret*, pour une roupie et quart. Ces prix sont modérés : c'est à peu près huit francs cinquante centimes par jour. — La roupie devrait valoir deux francs cinquante; mais, depuis quelques années, elle a beaucoup baissé, et je trouve facilement à échanger mes souverains anglais contre douze roupies. La monnaie d'or n'a pas cours dans l'Inde; on me parle bien de *mohurs* de quinze roupies et même de

doubles *mohurs;* mais je n'ai jamais vu une seule de ces pièces. L'unité monétaire est la roupie d'argent, qui se divise en seize *annas,* par petites pièces de deux, quatre et huit annas; chaque anna se divise en quatre *païsses,* monnaie de cuivre à peu près semblable à notre pièce de cinq centimes, laquelle se subdivise à son tour en trois *pies.*

Pour les sommes plus importantes, on se sert de billets de banque de cinq, dix, vingt, cinquante et cent roupies, lesquels n'ont cours forcé que sur le territoire de la présidence où ils ont été émis. Il faut donc vérifier avec soin chaque billet; car vous ne pourriez vous défaire qu'avec perte à Bombay, par exemple, d'un billet daté de Calcutta.

Du reste, on trouve partout dans les grandes villes des changeurs de monnaie; mais comme le cours de l'or est variable, il faut marchander et surtout se défier des indigènes qui chercheront toujours à vous rendre quelques annas en moins sur votre compte.

Outre l'or anglais que j'avais apporté, je m'étais muni d'une lettre circulaire du comptoir d'escompte de Paris, qui, moyennant une prime une fois payée de 1 pour 100, m'ouvrait un crédit sur les principales places de l'Inde. Chaque fois que j'en fis usage, la roupie me fut comptée, régulièrement et sans autres frais, au cours du jour. En moyenne, elle me revint à deux francs six centimes.

Mon premier soin, en arrivant à l'hôtel, fut d'envoyer chercher un tailleur indigène, les vêtements que j'avais avec moi n'étant point appropriés au climat de l'Inde. La toile, pas plus que le drap, ne convient en ce pays; les

tissus de coton, ou mieux encore une sorte de flanelle légère importée de Chine, doivent être préférés. Deux jours après, on me rapportait un habillement conforme au modèle que j'avais donné; je le trouvai léger, commode, et de plus très-bon marché.

Le blanchissage non plus n'est pas cher; on me compte une roupie pour vingt-cinq pièces, quelles qu'elles soient. En ce pays, où l'on est presque toujours habillé de blanc des pieds à la tête, il se fait une énorme consommation de linge. Les Européens ont l'habitude de s'abonner avec un blanchisseur; on arrive alors à des prix fabuleux de bon marché.

J'avais remarqué, dès les premiers moments de mon arrivée à Calcutta, combien il était difficile, même en parlant anglais, de se faire comprendre par les cochers, les domestiques et les coolies. On m'avait bien prévenu que je serais forcé de prendre à mon service un *boy*, mais j'espérais toujours pouvoir m'en dispenser. Le premier dîner que je fis à table d'hôte vint dissiper mes illusions à cet égard.

Dans une vaste salle éclairée au gaz, autour d'une table servie avec un grand luxe de vaisselle, se tiennent une foule de serviteurs, pieds nus, vêtus de longues robes blanches et coiffés d'un turban également blanc, aplati sur les bords et relevé par une bande de couleur éclatante, uniforme de la maison. Le service général est fait par les domestiques de l'hôtel. En outre, chaque convive a, pour le servir spécialement, son propre *boy* qui se tient gravement, les bras croisés, derrière son fauteuil, épiant

les moindres signes de son maître, prêt à lui verser à boire, à lui apporter les plats qu'il désire, à rapprocher de la table le siége où il vient de prendre place, ou bien encore à rétablir, entre chaque service, un alignement méthodique parmi les fourchettes, les verres et les couteaux. La glace, qui arrive des États-Unis, est servie à profusion dans de grands verres de forme évasée contenant plus d'un demi-litre. Les assiettes que l'on vous sert sont à double fond, remplies d'eau chaude à l'intérieur, raffinement dont on ne saisit pas tout d'abord l'utilité en pareil climat, mais qui est, dit-on, nécessaire pour balancer l'influence réfrigérante du *punka*. On fait une immense consommation de bouteilles de *soda-water* et de limonade, dont les détonations pacifiques retentissent à chaque instant. Les boissons que vous réclamez vous sont livrées en échange d'un petit carré de papier où vous inscrivez au crayon votre nom, votre numéro de chambre et votre demande. Lorsqu'il s'agira de régler le compte final, toutes ces notes vous seront représentées.

Cependant, malgré le nombre des domestiques assurément plus considérable que celui des convives, je ne puis parvenir à être servi; les plats passent et repassent à mes côtés sans jamais s'y arrêter. Ce fâcheux état de choses se prolonge jusqu'à ce qu'un obligeant voisin de table, touché de mon infortune et prenant en pitié mon inexpérience, ait donné l'ordre à son *boy* de se mettre à ma disposition.

Aussi, le lendemain matin, je m'empresse de m'assurer, pour les quelques jours que je dois passer à Calcutta, les

services d'un vénérable vieillard à longue barbe blanche. Sous le prétexte qu'il serait né à Chandernagor, il se dit Français. L'essentiel, c'est qu'il parle un peu l'anglais; de plus, il sait quelques mots de français. Il répond au nom de *Chourati*. C'est un musulman qui n'aura pas les préjugés de caste de l'Hindou, et dont le service n'en sera que meilleur. Comme je ne le garderai que peu de temps, il me coûtera un prix relativement élevé, une demi-roupie par jour; si je le prenais pour une saison, il se contenterait de huit ou dix roupies par mois. Je n'aurai à m'occuper ni de sa nourriture, ni de son logement, ni de quoi que ce soit. Sous ce rapport, les domestiques indigènes ne sont pas gênants. Vous pourrez en avoir plusieurs à votre service pendant des mois entiers; vous ne saurez jamais où ils logent, s'ils ont une famille, ni quel est leur véritable nom. Comment ils se nourrissent, ce sera toujours un problème pour vous; car jamais vous ne les aurez surpris prenant leur repas.

Mon nouveau domestique entre immédiatement en fonction. Quittant son beau turban d'uniforme, qu'il dépose soigneusement dans un coin de la chambre, il se coiffe d'un vieux bonnet autrefois rouge et se met en devoir de m'habiller. Mais, encore peu familiarisé avec les usages de l'Inde, j'oppose à ses prétentions un refus catégorique. Il se met alors à préparer mon lit, ce qui ne lui donne pas un grand travail; car ma couche est d'une simplicité primitive et se compose d'un seul drap étendu sur un matelas fort dur, et mince comme une galette; le tout reposant sur un cadre en rotin isolé au milieu de

l'appartement et couvert d'une enveloppe de mousseline, protection indispensable contre les moustiques dont tout le pays est infesté.

Mais j'ai hâte de sortir; j'envoie Chourati à la recherche d'une voiture; il ne revient qu'au bout d'une longue demi-heure. Comme le même fait s'est reproduit toutes les fois que j'ai eu besoin d'une voiture, et que cependant on en rencontre à chaque pas dans la rue, j'ai toujours soupçonné que mon *boy*, en vieillard plein d'expérience, allait au loin dénicher quelque coreligionnaire de connaissance, lequel devait lui tenir compte d'une manière ou de l'autre de sa délicate attention; ce qui semblerait prouver que mon fidèle serviteur ne dédaignait pas les petits profits.

Le véhicule dans lequel je prends place se nomme *garry*. Nous le retrouverons dans l'Inde entière. C'est une petite voiture couverte dans laquelle deux personnes peuvent aisément se tenir en se faisant face; offrant une certaine ressemblance avec une boîte longue et étroite, elle est munie sur les quatre côtés de stores découpés, sortes de jalousies permettant à l'air de circuler, et que l'on peut lever ou baisser à volonté. Le tarif de ces voitures est excessivement modéré : douze annas la première heure, quatre annas (0 fr. 55 c.) chaque heure suivante; ce qui fait deux roupies pour cinq heures et trois roupies pour la journée entière (un peu plus de 6 francs). Mon premier soin est de faire ouvrir les volets du côté où le soleil ne donne pas, afin de ne rien perdre des scènes de la rue. Quant à Chourati, il partage le siége du cocher; de l'intérieur je pourrai communiquer avec lui.

Après avoir traversé de beaux quartiers construits à l'européenne, j'arrive au *Strand* ou quai de l'Hougly. Là règne une animation incroyable, une circulation aussi active que dans les rues les plus commerçantes de Londres ou de New-York.

Mais combien est plus intéressant pour moi le spectacle que j'ai sous les yeux! Cette multitude de chariots de bambou traînés par des bœufs, ces milliers d'hommes au teint couleur de bronze, au corps nu tout ruisselant de sueur, s'agitant au milieu d'une poussière épaisse, ou traînant d'énormes fardeaux sous un soleil de feu; ces longues files de coolies, circulant au milieu des tas de marchandises qui encombrent les quais et portant sur leur tête de lourds ballots qui vont s'engouffrer dans la cale des innombrables navires qui couvrent le fleuve à perte de vue; ces palanquins, ces véhicules de toute sorte, toute cette cohue étrange défile sous mes yeux comme une vision fantastique. L'encombrement est tel que ma voiture est souvent forcée de s'arrêter, et que, le reste du temps, elle n'avance qu'au pas. Mais je suis loin de m'en plaindre, car cette lenteur me permet de mieux observer ce qui se passe autour de moi.

Nous arrivons à un pont de bateaux, d'un aspect grandiose, hardiment jeté sur l'Hougly. Ce gigantesque travail, pendant longtemps jugé impossible, a été achevé dans ces dernières années. Il réunit la capitale à l'important faubourg de Howrah, peuplé de cent mille habitants, qui s'élève, en face de Calcutta, sur la rive droite du fleuve. Là, au milieu d'immenses magasins, vient aboutir

la ligne de l'*Est-Indien* se prolongeant déjà jusqu'aux frontières de l'Afghanistan et destinée, dans un avenir plus ou moins éloigné, à se relier au réseau des chemins de fer européens, établissant ainsi une communication directe par terre entre Paris et les lointaines contrées de l'extrême Orient. Howrah deviendra alors tête de ligne de la plus longue voie ferrée du monde entier.

Au delà du pont, le bord du fleuve est encombré, sur plusieurs rangs, de grandes barques indigènes surmontées de cabanes en bambou, couvertes de nattes et abritant de nombreuses familles qui passent ainsi sur l'eau la majeure partie de leur existence.

Plus loin nous arrivons à un *ghaut* (large escalier aboutissant au fleuve) où une multitude de gens de tout sexe et de tout âge se livrent gravement et silencieusement aux ablutions prescrites par la religion hindoue, sans se préoccuper nullement des passants, qui, du reste, ne les regardent point.

Les hommes entrent dans le fleuve, sans autre vêtement que l'indispensable langouti. Quand ils ont de l'eau jusqu'à la ceinture, ils se lavent avec soin toutes les parties du corps, se rinçant la bouche à plusieurs reprises et frottant énergiquement leurs membres. Puis ils font quelques pas en avant, se plongent deux ou trois fois la tête sous l'eau et regagnent le rivage, où leur toilette est bientôt faite.

Les femmes procèdent à peu près de la même manière que les hommes. Une fois dans l'eau, elles se débarrassent de leurs vêtements ; les jeunes se couvrent la poitrine ;

mais les vieilles n'en prennent aucun souci. Pour sortir, elles s'appliquent sur le corps les étoffes qu'elles viennent de laver à grande eau; ainsi drapées, elles tordent et essuient leurs longs cheveux noirs; après quoi elles changent de vêtements avec beaucoup de décence. Tout cela se fait lentement, solennellement et sans échanger une parole; on voit bien que c'est l'accomplissement d'un acte religieux.

Près de là se trouve le *Nimtollah burning ghat,* où les Hindous viennent brûler leurs morts. Un mur élevé sépare de la rue une cour longue et étroite, formant terrasse sur le fleuve. Au moment où j'y pénètre, cinq bûchers à divers degrés de combustion sont en train d'accomplir leur œuvre sinistre. On apporte le corps d'un pauvre diable dont la mort doit être bien récente, car il n'a pas encore la rigidité cadavérique. Quelques morceaux de bois sec sont alignés sur le sol au-dessus d'une petite excavation à moitié pleine de cendres encore chaudes. Le corps est placé sur le dos, les jambes repliées sous les cuisses, de façon que les genoux et une partie de la tête dépassent les bûches, qui n'ont guère qu'un mètre de longueur. On ajoute encore quelques morceaux de bois par-dessus, et on met le feu au bûcher, qui flambe aussitôt. Aucune cérémonie religieuse, si ce n'est quelques gouttes d'eau versées sur les yeux du cadavre. Les parents ou amis qui ont apporté le défunt retournent tranquillement chez eux, ou bien, s'ils assistent à la combustion, c'est d'un œil indifférent. Ma présence en ce lieu semble les occuper bien plus que le spectacle du feu dévorant l'être qu'ils ont aimé.

Cette lugubre besogne est accomplie par une tribu de parias, qui pendant toute leur vie n'auront pas d'autre profession. Parmi eux je remarque des vieillards et aussi de jeunes enfants. Mais le bois est cher à Calcutta, et il arrive souvent que de pauvres gens n'ont pas de quoi se procurer le combustible nécessaire. Alors le fleuve est là; le cadavre sera, sans plus de façon, confié à ses eaux sacrées. Les Anglais cherchent à s'opposer à ce mode de sépulture, devenu moins fréquent qu'autrefois, mais qui est loin d'avoir disparu, puisque la Compagnie des messageries entretient à son service une femme dont l'unique occupation est de pousser au large, à l'aide d'une longue perche, les cadavres qui pourraient s'arrêter entre les pilotis du débarcadère ou s'engager dans l'hélice du *Meinam*. Mais quittons pour n'y plus revenir ce sujet peu attrayant. Si j'ai pour principe qu'en voyage il faut tout voir, il est cependant de ces spectacles pour lesquels une seule épreuve suffit amplement.

J'abandonne la ligne des quais pour suivre le *New-circular-canal,* bordé d'un large boulevard qui fait tout le tour de la ville noire. Arrivé à son extrémité nord, je rentre à Calcutta par *Baugh-bazar*, *Sham-bazar* et l'interminable rue de *Chitpore,* qui traverse l'immense cité dans toute sa longueur. Rien ne peut donner une idée de la cohue bariolée qui s'y presse sans relâche et de la diversité des petits métiers qui s'y exercent en plein air. Voici des boutiques de potiers, des ateliers où se confectionnent, toujours sur le même modèle et dans la même attitude consacrée par la tradition, les statues grossières

des divinités hindoues ; plus loin, ce sont des tourneurs en cuivre, des fabricants de *houkas,* pipes indiennes formées d'une noix de coco percée de deux trous auxquels on adapte des tubes en bambou, et mille autres industries toutes fort intéressantes pour l'étranger.

Je regrette que ma qualité d'Européen ne me permette pas de prendre place à côté du cocher ; de ce poste élevé je ne perdrais aucun détail du spectacle de la rue. Mais ce serait un scandale affreux que ne se permettrait même pas un matelot en goguette, et je n'ose compromettre ma dignité en dérogeant à ce point aux usages du pays.

Je ne puis donc qu'entrevoir les femmes de caste, qui, ne sortant jamais de leur demeure, viennent prendre l'air au balcon des étages supérieurs et sur les terrasses des maisons. Elles sont chargées de bijoux et revêtues d'étoffes de couleurs tranchées, soie brochée d'or et tissus transparents. Il y en a de jolies ; mais leur physionomie est peu expressive, et leur attitude nonchalante dénote le désœuvrement et l'ennui. Quant aux hommes, j'imagine que les anciens Romains devaient se draper ainsi ; deux pièces de mousseline blanche, l'une roulée autour des reins, l'autre jetée sur les épaules, selon le goût de chacun, composent tout leur costume. Ils sont plus couverts et moins noirs de peau que ceux que j'ai déjà vus à Pondichéry.

Nous croisons les équipages de riches *babous* qui, après avoir terminé leurs affaires dans le quartier des banques et du commerce, regagnent leurs habitations dans la ville noire. Leur corpulence me donne une assez mauvaise

opinion de leur ferveur religieuse. Cette expression de *babou*, appliquée à un natif, est employée dans l'Inde entière; elle n'implique aucune idée de ridicule, et correspond exactement à notre *monsieur* ou bien au *sir* anglais, titre réservé ici aux seuls Européens.

Chemin faisant, je visite l'habitation d'un richissime Hindou. Il y a là, dans un jardin assez mal entretenu, une ménagerie, des bassins, des jets d'eau, des rocailles et tout un monde de statues baroques et sans aucune valeur artistique. Je visite quelques salles décorées avec un goût détestable, où sont entassés dans le plus grand désordre les objets les plus disparates. Mais tout cela a dû coûter des sommes folles, et cette considération suffit à l'orgueilleux propriétaire de toutes ces richesses de mauvais aloi.

Je m'arrête un instant devant un petit temple consacré à la déesse du mal, la terrible Kali, qui y est représentée sous la forme d'une femme peu aimable, foulant aux pieds un cadavre décapité, roulant des yeux furibonds, et agitant ses quatre bras armés de glaives menaçants.

Nous arrivons au quartier chinois; en voici quelques-uns tout habillés de blanc, à la face blême, costumés en véritables Pierrots de bal masqué. Dans leurs boutiques ouvertes, on les voit travailler avec assiduité, s'aidant d'une machine à coudre. Les fils du Céleste Empire sont peu nombreux dans l'Inde, où l'extrême bon marché de la main-d'œuvre leur interdit toute concurrence avec les ouvriers indigènes. Aussi la petite colonie de race jaune fixée à Calcutta est-elle, en majeure partie, composée

de boutiquiers et de patrons. Beaucoup sont cordonniers et font travailler chez eux des ouvriers choisis parmi les parias; car l'Hindou de caste considère toute manipulation du cuir comme une horrible profanation.

Nous rentrons enfin dans la ville européenne; les rues sont larges, les passants moins nombreux. Mon *garry* prend une allure plus relevée, ce qui n'empêche pas une foule d'industriels de se mettre à ma poursuite, m'offrant à acheter des cannes, des brosses, des chapeaux et autres objets les plus divers. Je passe devant la longue ligne des magnifiques constructions qui bordent l'esplanade. Citons la haute cour de justice, de style gothique, et le vaste palais du gouverneur général avec sa colonnade grecque d'un aspect véritablement grandiose. Enfin, renvoyant ma voiture, je visite à pied le charmant parc connu sous le nom d'*Eden-Garden*.

L'eau y circule partout avec abondance, formant avec les palmiers, les grands arbres et les arbustes en fleur, de ravissants paysages. Sous des abris en rotin treillagé, remplaçant les serres de nos pays, on entretient des collections d'orchidées, de fougères et autres plantes qui redoutent l'excès de la lumière et du soleil. J'y vois aussi une série de cactées; mais ces dernières sont absolument étiolées par la trop grande humidité du climat. Sur les bords d'un petit lac s'élève une pagode birmane en bois sculpté et doré, ornée de statues colossales en marbre blanc. Une inscription m'apprend que les matériaux de ce curieux édifice ont été apportés de Rangoun, et qu'il a été reconstruit ici tel qu'il existait là-bas.

Cependant un air plus frais a succédé à l'atmosphère étouffante de la journée. L'horizon enflammé par les derniers rayons du soleil couchant resplendit à travers les mâts des innombrables vaisseaux qui couvrent le fleuve. C'est le moment où la musique des cipayes se fait entendre; c'est aussi celui où l'esplanade, tout à l'heure déserte, sera sillonnée de somptueux équipages. Des milliers de corbeaux volent avec un bruit assourdissant. Ces oiseaux, plus nombreux ici que partout ailleurs, sont fort utiles au point de vue de l'assainissement de la cité, tâche qu'ils partagent avec d'autres grands volatiles que j'aperçois souvent perchés sur les toits des monuments publics, graves et immobiles, d'où leur vient le nom de *philosophes*.

Un autre jour, j'allai visiter le Jardin botanique, situé à une douzaine de kilomètres de Calcutta, sur l'autre rive de l'Hougly, que je mis un temps fort long à traverser en barque. Ce magnifique établissement est encore bien entretenu, quoiqu'on l'ait, dit-on, un peu négligé depuis l'époque où notre illustre Jacquemont, qui aimait tant à y étudier, le décrivait en termes si enthousiastes. Il renferme de superbes échantillons de la faune et de la flore des régions tropicales. Son étendue est immense; une journée entière suffirait à peine pour passer une rapide revue de toutes ces merveilles végétales, parmi lesquelles je n'en citerai qu'une seule, le *ficus Indica*.

Cet arbre, connu sous le nom vulgaire de *banian* ou de multipliant, est remarquable par les longs filaments qui se détachent de ses branches horizontales. Lorsque ces racines aériennes ont touché le sol, elles y puisent

une séve nouvelle et se transforment en peu d'années en nouveaux arbres qui s'étendent à leur tour de la même manière, de sorte qu'avec le temps, un seul sujet peut donner naissance à une petite forêt dont tous les troncs sont étroitement reliés les uns aux autres. Le banian est très-répandu dans l'Inde. Son aspect singulier, la beauté de son feuillage, l'ombre épaisse et l'abri qu'il offre aux voyageurs, l'ont revêtu d'un caractère sacré : ce qui lui a fait donner aussi le nom de *ficus religiosa*. On le rencontre souvent aux environs des pagodes. Son bois est mou et sans usage; ses fruits servent seulement à l'alimentation des oiseaux.

Le Jardin zoologique, que je vis ensuite, est intéressant et largement distribué. J'y remarque de fort beaux tigres, et des rhinocéros monstrueux. Mais ce qui frappe le plus, c'est un couple de grands orangs-outangs qui, satisfaits probablement de leur installation confortable, ne cherchent pas à abuser de la demi-liberté qui leur est laissée. Leur grosse tête barbue, leurs yeux aux regards presque humains, le bâton dont ils se servent pour assurer leur démarche lente et mesurée, tout cela leur donne un air de dignité à la fois étrange et grotesque.

Je me rendis un matin au marché nouvellement édifié derrière l'hôtel Gallais. Cette construction, de style mauresque, renferme plusieurs halles, vastes, proprement tenues et bien aérées; un jardin en occupe la partie centrale. Parmi les produits si variés du pays, les poissons du Gange attirent surtout mon attention. Ils sont étalés encore tout frétillants sur les tables de marbre. Il y en a

d'infiniment petits, ronds et plats; d'autres, tout noirs, affectent la forme de salamandres et rampent sur leurs nageoires gluantes. Je vois aussi des crevettes à longues pattes, grosses comme de petites langoustes.

Je continue ma promenade dans le beau quartier de *Chowringhy*, où s'étendent à perte de vue, au milieu de beaux jardins, une foule de somptueuses habitations ornées de colonnades, véritables palais en style gréco-romain. Il est vrai que toutes ces merveilles ne sont que des briques revêtues de stuc, et qu'après la saison des pluies, il faut chaque année en renouveler la peinture. Mais l'effet produit n'en reste pas moins imposant. Malheureusement le Musée est fermé du 1er au 15 novembre; il ne me sera donc pas possible d'en visiter les collections, que l'on dit fort belles, surtout en ce qui concerne la sculpture hindoue.

Je me dirige alors du côté de la citadelle ou fort William; on peut y pénétrer même en voiture, et sans demander aucune permission. Dans son enceinte s'élève toute une ville, avec des montagnes de bombes et de boulets, et des milliers de canons alignés le long des rues.

Grâce à l'obligeance de l'un de mes compagnons du *Meinam*, j'eus l'occasion de visiter le dépôt de l'émigration des coolies indiens pour nos colonies des Antilles. Cet établissement, qui porte le nom un peu prétentieux de Trianon, est agréablement placé sur les bords d'un vaste étang, dans l'un des plus jolis sites de la banlieue, au sud de Calcutta. Il est placé sous la surveillance d'un médecin de la marine, qui, en outre, est chargé d'accom-

pagner chaque convoi d'émigrants jusqu'à destination. On fait ranger en ligne tous ces pauvres diables, les hommes d'un côté, les femmes de l'autre, et j'assiste à une revue générale. Ils sont de petite taille et de chétive apparence; leurs membres grêles dénotent une nature peu vigoureuse. Ces travailleurs se recrutent parmi la population agricole du nord du Bengale. La profonde misère au sein de laquelle ils ont toujours vécu dans leur pays natal leur fait trouver leur sort actuel relativement digne d'envie. Et cependant ils sont parqués sous de longs hangars à peu près comme des animaux. Mais, au moins, ils mangent tous les jours; pour eux, c'est comparativement le bonheur; c'est, du moins, leur existence assurée.

Une excursion non moins intéressante est celle que je fis le lendemain dans une autre partie de la campagne. Il s'agissait d'aller visiter une presse à jute. Cette plante, dont la culture a pris une grande extension dans le Bengale et dans la province d'Orissa, appartient à la famille des *tiliacées*. Sa tige, de la grosseur du doigt, atteint la hauteur de deux ou trois mètres. On la coupe au mois de juillet, puis on la traite comme le chanvre, afin d'en détacher la fibre, qui constitue une excellente matière textile.

Au delà de *Circular-Road*, sur les bords de l'Hougly, s'élève, entouré d'arbres majestueux, un bel établissement où, au moyen de presses hydrauliques, on convertit en balles pour l'exportation les matières premières qui y arrivent incessamment, venant de tous les points de l'inté-

rieur. Je me rendis compte, dans ses moindres détails, de cette intéressante manipulation. Calcutta exporte annuellement 1,500,000 balles de jute, du poids de 200 kilogrammes et d'une valeur de 25 roupies. La mise en balle revient à une roupie et demie. Rien n'est perdu : les déchets sont envoyés en Amérique, où l'on en fait du papier.

Pendant les deux ou trois premiers jours qui suivirent mon arrivée à Calcutta, la température, accablante tant que le soleil restait sur l'horizon, se maintenait, même la nuit, à 28°. Le soir, des buées de chaudes vapeurs planaient au-dessus de l'immense cité; une fois même, nous eûmes un brouillard si intense qu'on aurait pu se croire à Londres; à trente pas, on ne distinguait plus rien. Vers la fin de mon séjour, la saison d'hiver s'était définitivement établie. Le thermomètre, qui dans la journée ne dépassait guère 25°, s'abaissait jusqu'à 18° pendant la nuit. Désormais la température, jusqu'au mois de mars, sera des plus agréables; ensuite elle deviendra excessive et atteindra souvent 38° jusqu'à l'époque de la saison des pluies, qui commence vers la mi-juin pour se terminer à la fin d'octobre.

Calcutta est située dans la zone intertropicale, à environ un degré de sa limite nord. Sa position exacte est par 22° 33′ de latitude nord et 86° de longitude est.

Quelques officiers du *Meinam* avaient formé le projet d'aller passer leur dimanche à Chandernagor. C'est ordinairement ce jour-là que l'on consacre à cette excursion obligatoire pour tout Français de passage à Calcutta, et que le chemin de fer rend si facile aujourd'hui. Ces

messieurs voulurent bien me prévenir de leur intention, et me donner rendez-vous à la gare de Howrah, à neuf heures du matin. Je m'y rendis en *palky*, nom que l'on donne ici au palanquin.

Que l'on s'imagine, suspendue à un bambou reposant sur les épaules de quatre porteurs, une longue caisse rectangulaire munie de chaque côté d'un volet glissant sur sa rainure. C'est par cette étroite ouverture qu'il s'agit de pénétrer, au risque de faire chavirer tout l'appareil. Au début, cela paraît assez difficile; mais on s'y habitue bien vite. L'intérieur est tapissé de nattes; au fond, se trouve un coussin où vous reposerez votre tête. Car toute position autre que l'horizontale vous est absolument interdite. Une fois installé, les jambes étendues, vous vous y trouverez très-bien; vous pourrez même y dormir à votre aise, car le léger balancement imprimé à la machine prédispose au sommeil.

Mes porteurs partent au petit trot. Ils changent d'épaule assez souvent, mais sans jamais s'arrêter, et choisissent de préférence les petites rues pour éviter le soleil qui, malgré l'heure matinale, est déjà très-ardent. En somme, ce long trajet, de l'hôtel à la gare, s'accomplit assez lestement, sur le pied de six kilomètres à l'heure.

Le tarif des palanquins étant moitié de celui des voitures, je dois à mes hommes six annas; j'y ajoute quelques païsses de pourboire. Ces pauvres gens s'inclinent respectueusement jusqu'à terre, en portant la main à leur front : entre eux quatre, ils ont gagné environ soixante-quinze centimes.

Mes compagnons sont exacts au rendez-vous. Nous prenons place dans un wagon très-confortable, large, bien aéré, garni de banquettes capitonnées de cuir, où l'on peut s'étendre à son aise. Chaque fenêtre est munie d'un châssis ouvert permettant à l'air de circuler, et garnie extérieurement d'un auvent destiné à intercepter les rayons du soleil; de plus, les vitres sont en verre de couleur bleuâtre et ne laissent pénétrer qu'une lumière adoucie qui ne fatigue pas la vue.

La distance que nous avons à franchir est de trente-cinq kilomètres; un billet d'aller et retour coûte en première classe deux roupies dix annas; il y a cinq stations intermédiaires. L'heure réglementaire du chemin de fer est celle de Madras, en retard de trente-trois minutes sur Calcutta.

La voie suit la rive droite de l'Hougly, traversant un pays assez peuplé, entrecoupé de canaux, de marécages, de petits étangs, de rizières et de champs en culture; beaucoup de bananiers et de cocotiers.

La station de Chandernagor est construite sur le territoire anglais, juste en face de la frontière française. La ville en est éloignée de quelques kilomètres. On raconte à ce sujet que le tracé primitif et direct de la ligne passait dans le voisinage immédiat de Chandernagor, mais que les autorités françaises ont élevé des difficultés telles, que le gouvernement anglais, pour couper court à d'interminables discussions, s'est résolu à reporter la voie sur son propre territoire. Voilà pourquoi nous sommes obligés de passer encore une demi-heure en *garry* avant d'arriver à

l'hôtel de France, succursale de la maison Gallais de Calcutta, où nous faisons joyeusement honneur au copieux déjeuner qui nous y attend.

Mais si nous voulons accomplir consciencieusement notre devoir de touristes, il faut nous arracher aux délices combinées de la sieste et du *punka*, quitter la véranda où nous sommes si bien à l'ombre et affronter au dehors le terrible soleil de midi. Notre *garry* nous attend; il faut partir.

Nous traversons d'abord le quartier natif, franchissons la frontière anglaise je ne sais où, et, à travers une série non interrompue de charmants paysages, nous nous retrouvons sur les bords de l'Hougly, au pied de l'église portugaise de Bandel dont un prêtre catholique, habillé tout de blanc, nous ouvre la porte. Nous sommes dans la plus ancienne église chrétienne du Bengale; sa fondation remonte à l'année 1599; dans le courant du dix-septième siècle, elle a été ruinée par les conquérants mogols. Elle est aujourd'hui en bon état, mais n'offre rien de bien remarquable. Dans un cloître attenant à l'église, on nous montre une vieille pièce de bois solidement encastrée dans la muraille. Il paraît que cette poutre vénérable provient du premier vaisseau portugais qui est venu aborder dans ces parages.

Non loin de là, se trouve la petite ville d'Hougly, à laquelle on arrive, en suivant les bords du fleuve, par une large route bordée de grands arbres. Çà et là sont disséminées de belles habitations, résidence des fonctionnaires anglais. L'histoire de cette ville se lie intimement aux

origines de la puissance britannique; c'est ici qu'était établie la première factorerie anglaise avant la fondation de Calcutta. Aujourd'hui, c'est un chef-lieu de district et de collectorat, remarquable surtout par la belle architecture de sa mosquée, que nous visitons en détail. Au centre d'une cour à laquelle on accède par un majestueux portail, s'étend un bassin plein d'une eau limpide, qui, par cette chaleur torride, nous fait éprouver le supplice de Tantale. Du *ghaut* qui descend au fleuve, comme du sommet de la terrasse, on jouit d'une belle vue sur l'Hougly, qui décrit une immense courbe à cet endroit.

Après avoir traversé la ville de Chinsura et jeté un coup d'œil à ses anciennes casernes abandonnées, nous rentrons par une autre route à Chandernagor, et nous terminons notre promenade en suivant toute la ligne des quais, où se trouvent l'hôtel du gouvernement et de belles habitations particulières.

Nous ne voulons pas rentrer à Calcutta sans faire une visite au commandant des forces militaires de la colonie, c'est-à-dire au sous-lieutenant d'infanterie de marine ayant sous ses ordres une quinzaine des cipayes. C'est chez lui que nous attendons l'heure du départ; il revient de la chasse aux bécassines; ce gibier est fort abondant dans les environs.

Le territoire de Chandernagor couvre une superficie de neuf cent quarante hectares, peuplée d'environ trente mille habitants. Son importance politique et commerciale est entièrement nulle. Depuis longtemps, les douanes coloniales et françaises n'ont constaté aucun échange

direct avec la métropole. Le seul avantage que sa possession procure à la France consiste dans un tribut de trois cents caisses d'opium que l'Angleterre s'engage à nous payer, à la condition que nous interdirons sur nos terres la fabrication du sel et la culture du pavot.

La petite ville de Barrackpore, résidence de campagne du vice-roi, est située à vingt kilomètres de Calcutta, sur la rive gauche de l'Hougly, en face de la jolie cité de Serampore, que les Danois ont cédée aux Anglais en 1845. On s'y rend en une demi-heure par le chemin de fer de l'*Eastern-Bengal*. Je consacrai une après-midi à la visite du palais et d'un grand parc qui renferme un champ de courses, une ménagerie, un jardin botanique avec d'énormes banians, et, sous les ombrages d'arbres séculaires, dans un site romantique d'où la vue s'étend sur le cours majestueux du fleuve, le mausolée de marbre blanc élevé à la mémoire de lady Canning. Barrackpore est aussi un cantonnement militaire de premier ordre. Mais aujourd'hui les casernes sont vides, les champs de manœuvre déserts, et les charmants cottages enfouis sous la verdure presque tous abandonnés ; officiers et soldats sont en route pour l'Afghanistan.

CHAPITRE IV

BÉNARÈS

Les chemins de fer dans l'Inde. — Bénarès.

C'est en 1852, sous l'administration éclairée de lord Dalhousie, alors gouverneur des Indes pour le compte de la Compagnie, que fut décrétée la première ligne de chemin de fer, le *Great-Indian-Peninsula*. Bientôt d'autres sociétés se formèrent avec la garantie de l'État, et de nouvelles concessions furent accordées. Dès le mois d'août 1854, l'*East-Indian* put ouvrir une première section, de Calcutta à Hougly. Après la terrible insurrection de 1857, lorsque le gouvernement de l'Inde eut été transféré à la couronne, un réseau complet fut arrêté, et les travaux en furent poussés avec la plus grande activité. Au 1er janvier 1879, près de 14,000 kilomètres étaient déjà livrés à l'exploitation; lorsque toutes les lignes en construction seront terminées, elles se développeront sur un parcours qui n'en aura pas moins de 18,000.

Aujourd'hui que l'on franchit en deux jours et demi les 2,256 kilomètres qui séparent Calcutta de Bombay, qu'on se rend en quarante heures de cette dernière ville à Madras, il n'existe dans l'Hindoustan aucun point du territoire anglais qui ne puisse, en un mois, être mis en communication avec la métropole, au moyen des voies ferrées venant aboutir à Bombay et des vapeurs postaux

qui en partent le lundi de chaque semaine. Autrefois il fallait au moins trois semaines pour gagner le *sanitarium* de Darjiling, où les médecins de Calcutta ont l'habitude d'envoyer leurs clients. Pendant ce long et pénible voyage, l'état du malade s'aggravait nécessairement. Maintenant une seule journée suffit pour se transporter de l'atmosphère embrasée des bouches du Gange sur les premiers contre-forts de l'Himalaya, où l'on respire à pleins poumons l'air pur et frais de la montagne. Et, s'il s'agit de combattre la famine, des secours efficaces peuvent être distribués en temps utile aux malheureuses populations en proie à ce terrible fléau, qui semble s'abattre périodiquement sur les plus belles provinces de l'Inde. D'un autre côté, que de précieux avantages au point de vue militaire! Il y a vingt ans, c'était seulement en de certaines saisons qu'un régiment pouvait se rendre de Calcutta à Delhi, et il lui fallait trois mois pour opérer ce mouvement; aujourd'hui le même trajet, avec des dépenses bien moindres, ne prend plus que deux jours. Il me paraît inutile d'insister davantage sur les immenses services que rendent journellement les chemins de fer, dans un pays dont l'étendue est sept fois plus considérable que celle de la France et dont les climats, répartis sur vingt-sept degrés en latitude, offrent la plus grande diversité.

Dix grandes Compagnies ont donné à leur voie une largeur de 1 mètre 676; d'autres, moins importantes, l'ont réduite à 1 mètre. Très-peu de sections sont à double voie. En général, sauf dans la banlieue des grandes villes, il n'y a que deux trains de voyageurs par jour : le train

postal, avec une vitesse moyenne de 32 kilomètres à l'heure, et l'ordinaire, avec 24 kilomètres seulement.

Une armée de 120,000 employés est au service des chemins de fer; les Européens n'en font partie que dans la proportion de 3 pour 100. En revanche, sur 65,000 actionnaires, on ne compte que 450 natifs. Ces derniers ne recherchent pas les valeurs du gouvernement; leurs capitaux s'accumulent en bijoux, ou bien disparaissent inutilement dans les entrailles de la terre, sous forme de trésor.

Il y a trois classes de wagons. Les deux premières ne sont fréquentées que par les Européens et quelques riches indigènes. Comme je l'ai déjà dit, ces voitures sont très-confortables; les banquettes, larges et commodes, peuvent servir de lits; de plus, la partie supérieure de chaque dossier se relève et, maintenue par deux points d'appui et une courroie attachée au plafond, forme au besoin une nouvelle couchette superposée à la première, absolument comme dans la cabine d'un navire. Dans un compartiment placé à l'une des extrémités, on trouve une fontaine d'eau glacée, un cabinet de toilette, etc.

La foule des natifs qui s'empile dans des wagons de troisième classe forme 97 pour 100 du nombre total des voyageurs. On les enferme à clef dans des wagons ouverts et munis de grilles, comme des moutons en foire. Les femmes, *natives females*, occupent des voitures spéciales. Certains compartiments, un peu mieux installés que les autres, sont réservés aux Européens, *for Europeans only*. Sur quelques lignes, il existe aussi une classe dite *intermediate*, entre la seconde et la troisième.

Le tarif de la première classe est à peu près le même qu'en France; celui de la seconde est moitié de la première, et celui de la troisième, le tiers de la seconde; de sorte qu'un voyageur payera six fois moins en troisième qu'en première.

Le prix du billet est ordinairement proportionnel à la distance parcourue; cependant, dans le Rajpoutana, on perçoit un prix fixe et très-modéré, calculé d'après le nombre des stations, quelle que soit la distance qui les sépare les unes des autres.

De grandes facilités sont accordées aux voyageurs de première et de seconde classe; on leur permet de garder avec eux le domestique pour lequel ils n'ont payé que le prix de la dernière classe. Presque partout on délivre, sur toute l'étendue du parcours de la ligne, des billets d'aller et retour valables pour un mois, avec réduction d'un quart sur le prix total. Enfin on a droit, en première classe, à un transport gratuit de 60 kilogrammes de bagages et à 30 kilogrammes en seconde.

Le produit des billets de passagers est très-variable, et parfois subordonné à des causes singulières. C'est ainsi que, l'année 1873 ayant été considérée comme néfaste par la population hindoue vivant entre les fleuves Kistna et Godavery, aucun mariage ne fut célébré parmi elle pendant douze mois consécutifs, ce qui diminua considérablement le nombre des voyageurs dans l'Inde occidentale. D'autre part, cette perte fut en partie compensée par une éclipse de lune, à l'occasion de laquelle de grandes fêtes religieuses eurent lieu sur les bords du

Gange; l'affluence des pèlerins qui, de tous côtés, venaien se baigner dans les eaux du fleuve sacré nécessita de nombreux trains spéciaux.

Les dépenses de l'exploitation sont notablement augmentées par le prix élevé du charbon de terre. Tandis que ce combustible ne revient qu'à 12 roupies la tonne à la Compagnie de l'*East-Indian* qui le tire des mines de Ranigunge, station de son propre réseau, il est payé jusqu'à 30 et 35 roupies par le *Madras-Railway*, qui est obligé de le faire venir d'Angleterre ou d'Australie. Dans ces conditions, le bois est plus économique; aussi l'emploie-t-on toutes les fois que la chose est possible.

Les stations sont solidement construites, ornées de plantes grimpantes, de vases de fleurs et de petits jardins bien entretenus. Des *policemen* convenablement vêtus, coiffés d'un turban d'uniforme marqué au chiffre de la Compagnie, veillent au maintien de l'ordre. Ils font le salut militaire à tout Européen, et se tiennent au port d'armes en sa présence.

Dans les principales stations, on a installé des buffets où l'on peut prendre des repas chauds ou froids au prix d'un tarif fixé par l'administration.

Le 13 novembre, à huit heures du soir, je me trouvais de nouveau à la gare de Howrah; mais, cette fois, il ne s'agissait plus d'une simple promenade; j'allais commencer mon voyage dans l'intérieur, et pour mes débuts franchir d'une seule traite les 765 kilomètres qui séparent Calcutta de Bénarès.

Mon vieux *boy* a tenu à me faire la conduite. En

somme, je n'avais pas été mécontent de lui; en le quittant, je le gratifie de quelques annas qu'il reçoit avec force *salams*, et, sur sa demande, j'ajoute un certificat de plus à la nombreuse collection qu'il possède déjà. Il aurait bien voulu m'accompagner; mais j'en avais décidé autrement.

Partout on m'avait affirmé que je ne pourrais me passer de domestique, et qu'agir autrement serait déroger à un usage général. Mais je savais aussi que parmi les honorables compatriotes qui m'avaient donné ces conseils, et qui tous étaient fixés à Calcutta depuis nombre d'années, pas un seul n'avait jamais dépassé Chandernagor. J'étais donc résolu à tenter l'expérience.

Dans le cours de mes voyages, j'ai souvent remarqué combien l'homme est naturellement porté à s'exagérer les difficultés qui l'attendent dans les pays lointains. Souvent l'obstacle que votre imagination, trompée par la distance, vous représentait comme insurmontable, se franchit avec la plus grande facilité. Ce chemin qui, de loin, vous paraissait si escarpé, s'aplanit à mesure que vous avancez, et vous êtes tout surpris d'arriver au bout sans fatigue.

Du reste, je ne suis pas tout à fait isolé. Un de mes compagnons du *Meinam*, M. le comte de Skatschkoff, consul général de Russie en Chine, part en même temps que moi. Nous devons suivre le même itinéraire pendant une dizaine de jours. Il emmène avec lui son domestique. Je ne serai donc pas seul pour mes débuts dans l'intérieur du pays.

14 *novembre*. — Dans la nuit, nous avons passé à

Burdwan, ville de 32,000 habitants et résidence d'un rajah, le plus riche propriétaire du Bengale. Ce contribuable paye au gouvernement, pour l'impôt foncier de ses États, une rente annuelle de 400,000 livres sterling.

N'ayant pas cru devoir prendre de précautions contre la fraîcheur de la nuit, j'ai peu dormi. Au jour, le thermètre marque 14°; je ne m'attendais pas à rencontrer une température aussi basse à si peu de distance de Calcutta. Nous sommes à Nawadi; la campagne est bien cultivée et, malgré l'heure matinale, peuplée de nombreux travailleurs. Le rajah de Ghidor, dont nous traversons les domaines sur une étendue de 32 kilomètres, a cédé gratuitement son terrain pour la construction du chemin de fer.

A Lakki-Seraï, on rejoint le Gange, que la ligne directe avait quitté à la station d'Hougly; l'immense courbe décrite par le fleuve vers l'est est desservie par un embranchement de l'*East-Indian*, portant le nom de *Loop-Line*.

A neuf heures, on traverse Patna, vieille cité mahométane, peuplée de 160,000 habitants, centre du commerce de l'opium et capitale du Bahar. La ville, pauvrement bâtie, se développe sur une immense étendue, le long de la rive droite du Gange, qu'un épais rideau de palmiers dérobe à la vue. De blanches mosquées surgissent au-dessus des toits grisâtres; partout de larges routes ombragées de beaux arbres, des étangs et de petites pièces d'eau où la population aime à se baigner.

Un peu plus loin, on passe à Bankipore, station civile

de Patna, où l'on remarque de jolies maisons européennes, puis à Dinapore, cantonnement militaire important. — Quelques milles après la station de Bihta, la ligne traverse la Soane sur un magnifique pont, long de 1,500 mètres et formé de 28 arches d'une portée de 50 mètres. Cette rivière, dont le lit offre actuellement une plus vaste étendue de bancs de sable que d'eau, prend sa source au centre de l'Hindoustan et vient se jeter dans le Gange après un cours de 800 kilomètres.

Il est midi; la fraîcheur de la nuit a depuis longtemps fait place à une atmosphère brûlante. Nous courons à travers une plaine interminable, moins boisée que ce matin et découpée en une infinité de rizières. Une multitude d'indigènes n'ayant pour tout vêtement qu'un lambeau d'étoffe, piétinent dans la boue liquide pour enterrer la précieuse graine, ou pour entretenir les rigoles destinées à l'arrosage de leurs champs. La voie est bordée de haies d'euphorbes et d'opuntias; les palmiers deviennent de plus en plus rares.

Avant d'arriver à la station de Zamanea, on franchit la rivière Kurumnasa, limite entre le Bengale et les provinces du Nord-Ouest, grande division administrative placée sous la direction d'un lieutenant gouverneur résidant à Allahabad.

Enfin, quittant la grande ligne à Mogul-Seraï, nous reprenons un embranchement de 10 kilomètres qui vient se terminer sur la rive méridionale du Gange, juste en face de Bénarès. Il est quatre heures; en 19 heures 30 minutes et pour 22 roupies (environ 45 francs), je

viens de franchir une distance égale à celle de Paris à Tarascon.

Les voitures, les coolies, les officieux de toute espèce encombrent les abords de la gare. Trois ou quatre grands gaillards vêtus de longues robes blanches nous inondent de cartes et de prospectus ; chacun d'eux cherche à nous entraîner dans l'hôtel qu'il est chargé de représenter et qu'il nous dépeint comme *very good and very cheap*. Peu sensibles à ces éloges intéressés, mon compagnon de voyage et moi prenons un *garry*, et après avoir acquitté un droit de péage d'une roupie, nous nous engageons sur le pont de bateaux qui réunit les deux rives du fleuve. Nous avons sous les yeux tout le panorama de la cité sainte; mais, aveuglés par les rayons obliques du soleil couchant, nous ne le distinguons qu'imparfaitement et comme à travers un nuage d'or et de feu. On remonte sur la rive opposée en escaladant une falaise boueuse, et, après avoir traversé de misérables faubourgs, on atteint, six kilomètres plus loin, les cantonnements anglais de Sekrole. Au détour d'une large avenue, notre voiture pénètre dans une vaste enceinte gazonnée parsemée de vieux arbres, et s'arrête devant le péristyle d'une jolie construction flanquée de plusieurs pavillons isolés dont la basse toiture est soutenue par de blanches colonnades. Nous sommes au *Clark-Hotel*, qui nous avait été recommandé à Calcutta comme le meilleur de Bénarès.

Dans les établissements que les Anglais ont formés aux Indes, ils ont cherché, autant que possible, à éviter le contact des populations natives. C'est ordinairement à

quatre ou cinq kilomètres de la cité indigène que s'élèvent leurs habitations, disséminées dans un vaste emplacement planté de beaux arbres et percé en tous sens de larges voies parfaitement entretenues. Chaque famille habite sa propre maison, élevée d'un étage au plus, construite au milieu d'un terrain clos de murs peu élevés. Cet isolement offre assurément de grands avantages au double point de vue hygiénique et militaire; mais, pour le touriste, il entraîne une grande perte de temps. En effet, les cantonnements anglais n'ont rien à lui offrir que des églises froides et nues, des bâtiments sans caractère, et tout un labyrinthe de jardins et de parcs en miniature, tandis que les monuments et les choses vraiment dignes d'intérêt se rencontrent ordinairement dans la ville native. Or, comme dans cette dernière il ne se trouvera jamais ni logis ni restaurant, il lui faudra, plusieurs fois par jour, reprendre le chemin des cantonnements. De plus, la station qui dessert la ville est presque toujours à une distance considérable des deux agglomérations hindoue et européenne; de sorte que le voyageur le plus modeste ne peut se passer d'une voiture, et que, malgré cela, il perd un temps précieux en allées et venues. D'un autre côté, le soleil de l'Inde, même en hiver, est toujours redoutable; de neuf heures du matin à quatre heures du soir, une longue marche est toujours pénible, sinon dangereuse, malgré la double protection de l'ombrelle et du casque indien. Heureusement les véhicules ne manquent pas, et, partout où vous allez, vous n'avez que l'embarras du choix.

15 *novembre*. — A six heures du matin, une calèche à

deux chevaux vient nous prendre à l'hôtel. Nous suivons une route poudreuse, le long de laquelle sont groupées les échoppes et les cabanes des indigènes, pauvres huttes de boue et de paille. Nous emmenons comme guide un Hindou qui a la prétention de parler anglais; mais nous avons bien de la peine à comprendre ce qu'il veut nous dire, et la plupart de nos questions restent sans réponse.

A notre entrée en ville, le fonctionnaire indigène préposé à la garde du poste de police nous salue respectueusement, en s'inclinant jusqu'à terre et en portant successivement la main à sa poitrine et à son front. Le type de la population me paraît supérieur ici à celui de Calcutta. Les hommes ont le teint plus clair; ils sont plus grands, mieux constitués et aussi plus vêtus; beaucoup portent des pantalons. Leur démarche, leurs allures ont quelque chose de noble et de fier, qui contraste avec l'air de soumission craintive, si naturel au Bengali.

Après avoir suivi un certain nombre de rues populeuses et passé devant une mosquée où un enfant donne à manger à une trentaine de chiens affamés, nous arrivons enfin sur les bords du Gange. Là nous remplaçons notre voiture par un grand bateau assez délabré.

Commodément assis dans de larges fauteuils de rotin installés sur la dunette, nous descendons le courant le long de la rive gauche, passant en revue lentement et tout à notre aise l'incomparable décor qui se déroule sous nos yeux. C'est vers quatre heures du matin que les femmes de haute caste, se dérobant aux regards indiscrets, descendent au bord du fleuve pour s'y livrer, à la faveur de la

nuit, aux ablutions journalières prescrites par les livres sacrés. Depuis longtemps ces dames ont regagné leur demeure, mais les *ghauts* n'en présentent pas moins une animation incroyable. Une foule bronzée, aux vêtements multicolores, se presse sur les derniers gradins. Hommes, femmes, enfants, entrent pêle-mêle dans le fleuve; chacun est muni de son vase de cuivre, bien reluisant, qu'il remplit d'eau sainte, et dont il s'asperge le corps à diverses reprises. Des brahmanes ventrus sèchent au soleil leurs vêtements mouillés; d'autres, abrités sous de larges parasols, distribuent aux fidèles des colliers de fleurs jaunes que ceux-ci se passent au cou et qu'ils égrènent ensuite dans le fleuve. Du haut de la berge, des idoles colossales, peintes de couleurs éclatantes, président à ces bizarres cérémonies, et, de leurs gros yeux hébétés, semblent contempler tout leur peuple en prière. Une épaisse fumée s'élève d'une plate-forme à demi ruinée qui s'avance au-dessus des eaux; c'est là que l'on brûle les cadavres, dont les restes informes seront précipités dans le fleuve si le feu allumé par une main parcimonieuse n'a pu achever complétement son œuvre de destruction. Un corps humain, à moitié décomposé, descend le fil de l'eau à quelques mètres de nous, sans que nul y fasse la moindre attention. Plus loin, la ligne des édifices qui bordent le rivage est brusquement interrompue; des escaliers disjoints, des *ghauts* inclinés, des tours penchées disparaissent à demi dans une vase noire et gluante. Mais partout, sur les talus fangeux comme sur les dalles de marbre, on remarque la même animation, la même foule accroupie priant à la face

du soleil, le même va-et-vient de groupes bigarrés et de longues files de femmes portant sur leur tête de brillants vases de cuivre. Sur une étendue de quatre à cinq kilomètres, des palais magnifiques, flanqués d'élégantes balustrades et de pavillons superposés, alternent avec les pyramides élancées des sanctuaires hindous. Du haut des terrasses, des figuiers plusieurs fois centenaires projettent au loin d'énormes rameaux bizarrement contournés. Au-dessus de ces masses de sombre verdure, apparaissent, resplendissants sous les rayons du soleil, les coupoles dorées et les kiosques de marbre blanc. Toutes ces constructions sont assises sur une ligne imposante de hautes et puissantes murailles. Car, dans la saison des pluies, le fleuve s'élève à quarante pieds au-dessus de son niveau actuel. Bénarès étant la ville sainte des Hindous, la plupart des rajahs et des riches particuliers ont voulu y élever de pieuses fondations, ou du moins s'y faire construire une habitation; de là cette longue succession d'édifices si variés de style, depuis la pagode brahmanique et le temple bouddhiste du Népaul jusqu'à la belle mosquée d'Aurengzeb, dont les sveltes minarets s'élèvent à la hauteur de quarante-cinq mètres au-dessus d'une terrasse qui domine elle-même de quatre-vingts pieds le niveau du fleuve.

Deux fois, de la plate-forme de notre bateau, nous voyons défiler ce magique panorama, unique au monde; puis, reprenant notre voiture, nous nous faisons conduire à la pagode consacrée à la déesse Dourga, épouse de Siva, et patronne des singes. Plusieurs centaines de

ces animaux vivent dans le temple ou dans ses environs, errant en liberté par les rues, sur les murs des jardins ou sur les terrasses des maisons. Dans l'espoir d'une distribution de vivres, ils épient chaque voiture qui se dirige vers leur quartier général. Aussi les voyons-nous gambader sur la route, nous regardant de leurs yeux clignotants et chassieux, et semblant faire appel à notre générosité. Moyennant quelques annas de graines et de noix, nous assistons à un curieux spectacle. Toute la tribu, perchée sur les dômes et les clochetons, dégringole avec agilité. De vieux patriarches, de gros gaillards bien nourris, au ventre d'une belle couleur orangée, de jeunes mères portant leur petit dans leurs bras, bondissent sur les escaliers, se livrant des batailles épiques, et traduisant leurs impressions diverses par des grimaces et de petits cris de satisfaction ou de colère.

Le temple consiste en un quadrilatère entouré d'une colonnade ouverte qui domine un bel étang bordé de gradins. Au centre, s'élève une élégante pyramide couverte d'une infinité de tourelles et de sculptures délicates représentant toute la série des animaux que la mythologie hindoue a élevés au rang des dieux. On nous montre, dans la cour, l'emplacement des sacrifices et le couteau qui vient de servir à l'immolation d'un jeune chevreau. Ce lieu est en grande vénération parmi les indigènes. De nombreux fidèles y font journellement leurs dévotions, déposant leurs offrandes sur l'autel sacré, au plus grand profit des nobles brahmines chargés des affaires temporelles et spirituelles de la déesse, lesquels, soit dit

en passant, ne dédaignent pas non plus l'argent des infidèles.

En retournant à Sekrole, nous croisons sur la route deux éléphants; ce sont les premiers que je rencontre dans l'Inde. Plus loin, une troupe de chameaux fait la sieste à l'ombre d'un figuier gigantesque : hommes et bêtes, étendus pêle-mêle au milieu des ballots de marchandises, dorment paisiblement.

Dans l'après-midi, par une température de 30°, nous reprenons le chemin de la ville. Nous visitons d'abord la mosquée que l'empereur Aurengzeb a élevée sur l'emplacement d'un temple de Vichnou. C'est avec les matériaux de ce temple, démoli par ses ordres, que le conquérant mogol a fait construire ce monument grandiose destiné, dans sa pensée, à affirmer le triomphe de Mahomet sur Brahma.

Dans le voisinage se trouve la célèbre pagode de Siva, que l'on appelle communément le *Temple d'or*. Siva est la divinité régnante à Bénarès; aucune autre idole ne compte un aussi grand nombre d'adorateurs. Son temple est une construction basse, de mesquine apparence, située au milieu d'un labyrinthe de rues étroites et populeuses. Au centre d'un petit enclos, s'élèvent sur une plate-forme de pierre trois chambres surmontées de coupoles dont deux seulement sont couvertes d'un revêtement en or dû à la munificence de Ranjit-Sing, roi de Lahore. Dans chaque chambre se dresse la borne symbolique connue sous le nom de *lingam*. Cet emblème de la fécondité universelle, que nous retrouverons à chaque pas dans toutes

les parties de l'Hindoustan où règne le culte de Siva, est exposé à la vénération publique. Les hommes viennent déposer devant l'idole des fleurs jaunes et des grains de riz; les femmes l'arrosent de quelques gouttes d'eau ou de beurre fondu. D'étroites niches pratiquées dans la muraille renferment de petites statuettes en cuivre représentant des animaux fantastiques, des divinités à bras multiples et à tête de porc, de singe ou d'éléphant. Tout cela est finement travaillé; la pierre est fouillée avec art. Mais les petites dimensions de chaque objet font paraître l'ensemble mesquin; on se croirait en présence d'une réduction destinée à quelque musée, et non devant le sanctuaire lui-même.

La contenance de la foule est fort peu édifiante; autour de nous, tout le monde s'agite dans l'espoir de nous soutirer quelques *païsses*. Des vaches sacrées promènent leur ennui çà et là, fourrageant d'un air mélancolique les feuillages et les fleurs qui jonchent le sol. Le peuple, qui tient la race bovine en grande vénération, s'écarte religieusement devant ces animaux, qui, sans aucun respect pour la sainteté du lieu, salissent tout sur leur passage. De dévots personnages recueillent précieusement ces reliques d'un nouveau genre, auxquelles ils attribuent une merveilleuse efficacité pour certains usages physiques ou spirituels.

Un enclos voisin renferme le *Puits des connaissances*, élégante construction surmontée d'une colonnade de quarante piliers. Il s'en échappe des exhalaisons méphitiques évidemment engendrées par la décomposition des offrandes

végétales que les pèlerins y jettent à profusion ; ce qui n'empêche pas ceux-ci de puiser sans cesse l'eau putride qu'ils boivent sur place, ou rapportent précieusement dans leur pays.

Les environs du *Temple d'or* sont riches en sanctuaires d'un beau travail, parmi lesquels je me contenterai de citer celui dédié à la déesse Ampurna, que ses adorateurs invoquent pour se préserver de la famine.

Malgré l'intérêt qui s'attache à cette étrange agglomération de temples et d'idoles bizarres, nous ne fîmes pas un long séjour dans ce quartier sacré, où l'on est assailli par une demande incessante de *bakchiz,* où toute une population de prêtres et de mendiants s'attache à vos pas avec un acharnement qui me rappelle la voracité des mouches de Port-Saïd. Tout cela, joint à la malpropreté et à l'odeur repoussante qui se dégage d'un réseau de sombres ruelles où ne pénètrent jamais les rayons du soleil, rend particulièrement désagréable la visite de cette partie de la ville sainte.

A l'autre extrémité de la cité, s'élève l'observatoire, fondé en 1680 par Jey-Sing, astronome distingué et roi de Jeypore. Ce monument passe pour être le plus ancien de Bénarès. Car, comme la plupart des villes de l'Inde, Bénarès a été tant de fois ruinée et tant de fois reconstruite, que ses édifices actuels, rebâtis sur les débris accumulés par les siècles passés, sont tous d'une date relativement récente. Cet observatoire, bien que fort délabré, offre au visiteur un intéressant spécimen d'une noble et élégante architecture. Sur la terrasse, on remar-

que des cartes célestes gravées sur les dalles de marbre, et de gigantesques instruments de pierre. Du haut d'un balcon finement découpé, la vue plane sur le cours majestueux du fleuve, large en cet endroit de huit cents mètres, et sur la plaine basse et bien cultivée qui en forme la rive méridionale. C'est là que s'élève, avec ses beaux jardins, ses fortifications et ses vingt-quatre tours, le magnifique palais du maharajah de Bénarès, auquel les Anglais font une pension de deux millions de roupies en échange des États dont il a dû céder la souveraineté.

Nous complétons notre visite de Bénarès par une promenade à pied à travers les bazars, du quartier commerçant. Les rues y sont tellement étroites, que la circulation en voiture y serait absolument impossible. Elles sont dallées, bordées de hautes maisons de pierre avec balcons aux étages supérieurs. Quelques-unes se distinguent par une façade richement sculptée; d'autres sont couvertes de peintures à fresque, représentant des scènes religieuses, des fleurs ou des dessins géométriques. Je remarque souvent des portes de bronze ou de bois artistement travaillé. Tout ce quartier offre une grande analogie avec certaines rues des petites villes de la côte de Dalmatie.

Nous traversons parfois de longs passages voûtés étroits et sombres; les femmes se tournent le visage contre la muraille, et ramènent leur écharpe sur leur tête, ce qui est, de leur part, une marque de respect. Un grand diable à demi nu s'est improvisé notre cicerone; nous ne pouvons nous en débarrasser. Armé d'un long bambou,

il nous précède de quelques pas, criant et gesticulant comme un possédé. Gare aux épaules de ceux de ses concitoyens qui ne nous témoigneraient pas tous les respectueux égards auxquels nous donne droit notre qualité d'Européens. S'ils ne se rangent pas assez vite pour nous livrer passage, c'est à coups de trique qu'il se charge de les rappeler à la stricte observation de leurs devoirs.

Quant à notre premier guide, dès le commencement nous avions été à même de juger sa parfaite nullité. C'est un brahme de caste élevée; mais il est incapable de nous diriger d'une manière intelligente et de nous donner la moindre explication sérieuse. Comme tous ses pareils, il ne nous dira jamais que ce qu'il supposera devoir nous être agréable, sans se préoccuper aucunement de la vérité. Toutes ses réponses seront étudiées et calculées dans le sens de son intérêt. Il est impossible de compter sur ces gens-là pour obtenir un renseignement exact.

Les boutiques sont petites et obscures; ce sont des espèces de fours ou plutôt de niches creusées dans la muraille, à trois ou quatre pieds au-dessus du sol de la rue. Le marchand, abrité par un auvent, se tient au dehors accroupi sur un petit mur faisant saillie et couvert de nattes.

Nous visitons quelques bazars où se vendent de belles étoffes de soie et de velours brodées d'or, de fines mousselines constellées de paillettes métalliques, des objets de laque, des idoles de bronze, des vases et des plats de cuivre merveilleusement ciselés. Il est très-difficile

d'acheter le moindre objet; le marchand ne manque jamais de vous en demander quatre ou cinq fois la valeur. Il faut marchander avec opiniâtreté et perdre ainsi beaucoup de temps. Quelquefois, cependant, on arrive à obtenir des prix d'un bon marché inouï. C'est ainsi que, pour quatre annas, j'achetai une petite boîte de laque, fort simple en apparence. Quel ne fut pas mon étonnement, plus tard, lorsque, ayant le loisir de l'examiner, je découvris que cette boîte en renfermait une seconde, cette seconde une troisième, et ainsi de suite jusqu'à vingt! Toutes étaient vernies de couleurs variées et d'un travail irréprochable; la dernière était de la grosseur d'une tête d'épingle. Ce curieux joujou me revenait à cinquante centimes, ce qui montre à quel taux fabuleux peut s'abaisser la main-d'œuvre en ce pays.

En retournant à l'hôtel, nous visitons le *Collège de la Reine,* bel édifice gothique construit au centre d'un grand jardin. On y remarque un musée indien et une riche collection de manuscrits orientaux.

Nous ne voulions pas quitter Bénarès sans faire une visite aux ruines bouddhiques de Sarnath, à cinq kilomètres en rase campagne au nord des cantonnements anglais. Deux vieilles tours ruinées, dont l'une est encore revêtue en partie de sculptures intéressantes, sont tout ce qui subsiste de l'antique cité qui florissait sur cet emplacement au quatrième siècle de notre ère, et dont l'importance devait être considérable, ainsi que l'attestent les collines de débris qui s'élèvent aux alentours et l'énorme quantité de briques qui partout jonchent le sol.

Pendant que, du haut d'un monticule à demi recouvert d'une maigre végétation de chardons et d'euphorbes, nous contemplons ce site mélancolique éclairé par les derniers rayons du soleil couchant, nos hommes rongent à belles dents, comme de véritables bestiaux, des cannes à sucre qu'ils viennent d'arracher à un champ voisin. Le pauvre *ryót* (c'est le nom qu'on donne ici aux cultivateurs) propriétaire de la récolte les regarde silencieusement, sans oser élever la moindre réclamation. Nous lui donnons quelque menue monnaie qu'il accepte, sans remercier, avec la même indifférence.

Bénarès, comme nous l'avons déjà dit, est la métropole religieuse de l'Inde. Son origine remonte à la plus haute antiquité. Elle était déjà ville sainte il y a deux mille cinq cents ans, lorsque Çakya-Mouni, connu plus tard sous le nom de Bouddha, vint y prêcher sa doctrine qui fut d'abord accueillie avec faveur par la société brahmanique et se répandit peu à peu jusqu'aux extrémités de l'Hindoustan. Mais, à la longue, une réaction se produisit. Au neuvième siècle, à la suite de terribles persécutions, l'édifice du réformateur s'écroula ; les bouddhistes furent chassés de l'Inde et contraints de chercher un refuge à Ceylan et au Thibet, d'où ils gagnèrent la Chine et le Japon. Bénarès redevint alors la cité du brahmanisme. Conquise en 1017 par le sultan Mahmoud, elle suivit la fortune des souverains de Delhi jusqu'en 1775, époque à laquelle elle passa entre les mains des Anglais. Aujourd'hui elle renferme cinq mille pagodes et temples hindous et trois cent cinquante mosquées. Sa population,

que l'on a souvent exagérée, s'élève, d'après le recensement officiel de 1871, à 174,000 habitants. Mais ce chiffre est plus que doublé à certaines époques de l'année par l'affluence des pèlerins.

Dans la soirée, alors que nonchalamment étendus sur les fauteuils de la véranda, nous nous reposions des fatigues du jour en songeant à celles du lendemain, un indigène vint nous donner une curieuse représentation en imitant à la perfection le chant des oiseaux et les cris de toutes sortes d'animaux. La lune brillait du plus vif éclat à travers le feuillage des grands arbres. Notre artiste, ayant épuisé son répertoire, ne tarda pas à disparaître; peu à peu tous les bruits s'éteignirent. Longtemps nous restâmes ainsi, mon compagnon et moi, sans échanger une parole. Le calme de cette belle nuit, succédant à l'agitation d'une journée si bien remplie, nous impressionnait profondément.

CHAPITRE V

LUCKNOW

Lucknow. — Cawnpore. — L'Oude et les provinces du Nord-Ouest.

15 *novembre*. — De Bénarès à Lucknow, la distance est de 320 kilomètres, que le train-poste de l'*Oude and Rohilcund Railway* ne met pas moins de onze heures à franchir.

Nous partons à sept heures du matin. A Jounpore, vieille cité musulmane, aujourd'hui station civile et militaire avec 26,000 habitants, la ligne franchit la rivière Goumty et, jusqu'à Lucknow, court à travers l'immense plaine qui sépare cette rivière d'un autre affluent du Gange, la Gogra, connue par le nombre et la grosseur des crocodiles qui peuplent ses eaux.

Malipore est la première station importante de l'ancien royaume d'Oude, annexé par lord Dalhousie en 1856, et dont le territoire, riche et très-peuplé, est limité au nord par le Népaul et de tous les autres côtés par les provinces du Nord-Ouest.

La campagne est bien cultivée, mais elle a perdu son caractère tropical. Partout un terrain plat, un sol sec et blanchâtre, que l'on fertilise au moyen des irrigations. Ici le travail des machines n'a pas encore remplacé celui de l'homme. Pour élever l'eau, deux Indiens balancent

du matin au soir une large corbeille soutenue par deux cordes. Ils impriment à cet engin primitif un mouvement d'oscillation qui a pour résultat d'en verser le contenu dans un réservoir supérieur, d'où elle est puisée de nouveau, par le même système, jusqu'à ce qu'elle parvienne à trouver son écoulement naturel en arrosant les champs sur son passage.

Les grands roseaux au panache argenté, qui bordent la voie et servent de clôture aux propriétés, produisent un charmant effet. Je remarque souvent des arbres dont les branches plient sous le poids de longues bourses grises; ce sont des nids d'une espèce d'oiseau particulière à cette contrée.

A toutes les gares, des jardins bien entretenus étalent à profusion les fleurs éclatantes des zinnias, des amarantes, des chrysanthèmes et de nombreuses variétés de convolvulacées. Toutes ces plantes semblent ici dans leur véritable patrie : elles acquièrent un développement et une splendeur inconnus sous nos climats tempérés. Il en est de même des tagètes ou œillets d'Inde, dont la fleur jaune et double, quelquefois grosse comme le poing, joue un si grand rôle dans les cérémonies religieuses des Hindous.

A Fyzabad, ancienne capitale de l'Oude, arrêt d'une demi-heure pour déjeuner. La ville, dont le nom signifie cité de l'abondance, est peuplée de 40,000 habitants et s'élève non loin de la Gogra. De belles mosquées et quelques tombeaux ruinés sous les grands arbres sont tout ce que nous pouvons en apercevoir.

Tout en me promenant sur le quai de la station en attendant le départ, j'assiste à une scène assez curieuse.

Les *natives females* occupent dans notre train deux wagons sous la garde spéciale d'un employé de leur sexe. Un indigène s'étant par mégarde fourvoyé parmi ces dames, un certain tumulte s'ensuivit. La conductrice, qui, du reste, porte fort gaillardement un bouton d'or vissé à la narine gauche, fut obligée d'appréhender elle-même le délinquant et de l'expulser au milieu des rires universels.

Dans l'après-midi, le thermomètre ne dépasse pas 28°; mais nous avons beaucoup à souffrir de la poussière, qui s'infiltre partout.

Il fait nuit close lorsque nous arrivons à la station de Lucknow. Notre *garry,* après une course de trois à quatre kilomètres, s'arrête devant *Hill's imperial Hotel.*

L'hôtel de Bénarès, dont la bonne apparence m'avait séduit, ferait triste figure à côté du palais où je suis logé. Ici, tout est immense; les plafonds sont hauts comme les voûtes d'une église; ma chambre est un carré parfait mesurant dix mètres de côté; elle a, par conséquent, un are de superficie. Au centre, s'élève un monument flanqué de quatre colonnes et disparaissant sous des flots de mousseline : c'est la couche qui m'est destinée; mais, si elle se distingue par l'ampleur de ses proportions, elle est loin d'offrir le même avantage au point de vue du confortable. Un seul drap recouvre un mince coussin, qui n'a d'un matelas que le nom, et dont la dureté égale le peu d'épaisseur. Dans toute l'Inde il en sera de même,

102045

et, comme les nuits sont assez fraîches dans le Nord, je devrai m'habituer à dormir à demi vêtu et roulé dans une couverture.

A côté de ma chambre se trouve une autre pièce d'une surface de soixante mètres carrés, mais, du reste, absolument vide. Elle conduit à un cabinet de toilette, garni de tous les meubles indispensables, situé en contre-bas et communiquant par une porte avec l'extérieur, de façon que le natif préposé à ce service spécial puisse y pénétrer à toute heure sans passer par l'appartement du maître. Ce réduit est le complément obligé de toute chambre à l'usage des Européens. Dans ce pays, où le climat et l'hygiène conseillent de fréquentes et complètes ablutions, les baignoires telles qu'elles existent chez nous sont complétement inconnues. L'eau est maintenue fraîche dans un certain nombre de vases de terre poreuse, à panse rebondie, rangés le long d'un petit compartiment garni de planches ou pavé de dalles. C'est là que, debout, et après avoir dépouillé tout vêtement, on se verse sur le corps le liquide bienfaisant qui s'écoule au dehors par un conduit pratiqué sous la muraille.

Après un dîner cérémonieux et silencieux, servi à l'anglaise dans une salle à manger monumentale, nous allons fumer un cigare sous une vaste galerie percée d'arcades mauresques. Dans un salon voisin, les dames, tout à l'heure si réservées, chantent et rient aux éclats. Une voix féminine, soutenue par les accords d'un piano, entonne la *Marseillaise*, en fort bon français, en notre honneur sans doute. Nous aurions assurément préféré un

peu moins de musique et un peu plus de conversation avec nos voisines qui, à table, n'avaient pas risqué un traître mot.

16 *novembre*. — Mettant à profit la fraîcheur matinale, nous commençons, dès le point du jour, notre visite des monuments de Lucknow. Nous avions, dès la veille, retenu une bonne voiture découverte et un guide. Ce dernier est un musulman, grand gaillard à figure rébarbative; il parle bien l'anglais; mais, en somme, il ne nous rend guère plus de services que son collègue de Bénarès.

Après avoir traversé les cantonnements et passé devant de belles écoles, nous nous engageons dans une longue avenue déserte, plantée de beaux arbres, séjour favori d'une légion de singes et d'agiles écureuils. A l'extrémité s'élève la *Dilkouska*, maison de campagne construite il y a un demi-siècle, dans le style italien, par un potentat indigène. Le palais abandonné tombe en ruine. C'est là que, le 24 novembre 1857, l'intrépide héros du siége de Lucknow, le général Havelock, mourut au lendemain du jour de la délivrance. Un monument élevé à sa mémoire porte une longue inscription. Le jardinier gardien de ces lieux solitaires nous offre un bouquet composé de charmantes variétés de roses du Bengale, jaunes et blanches.

Non loin de là, se trouve la Martinière, vaste et bizarre construction érigée par le général Martin pour servir d'école et de maison d'éducation aux orphelins indigènes et eurasiens. Claude Martin, fils d'un simple ouvrier tonnelier, naquit à Lyon en 1735. Il vint dans l'Inde en qualité de simple soldat, sous les ordres du comte de Lally,

gouverneur de Pondichéry. Plus tard, il passa au service des Anglais et fut envoyé dans le Bengale, comme ingénieur. Dans un séjour qu'il fit à Lucknow, il sut s'attirer la sympathie du nabab vizir qui, appréciant sa remarquable intelligence, l'associa à tous les actes de son gouvernement. L'aventurier lyonnais eut le talent de se maintenir toute sa vie dans cette haute position qui lui permit d'amasser une fortune considérable. A sa mort, survenue en 1800, il en laissa la plus grande partie à sa ville natale, à Calcutta et à Lucknow, pour fonder dans ces trois cités autant de colléges qui, par reconnaissance pour sa mémoire, ont pris le nom de la Martinière.

Au frontispice de ce singulier monument, se lisent ces mots : *Labore et constantia*. C'est un étrange et fantastique assemblage de tous les styles connus. Il a été entièrement construit d'après les plans et les dessins du général, qui s'est plu à l'orner de son vivant d'une infinité de statues de toutes sortes, lions gigantesques avec des lampes à la place d'yeux, magots aux têtes branlantes, bergers Louis XV, empereurs romains, dieux et déesses de la fable. L'intérieur renferme quelques beaux appartements ornés de peintures et d'arabesques en stuc; mais tout cela a beaucoup souffert, par suite de l'occupation des cipayes révoltés, qui y avaient établi leur quartier général. Devant la façade est un étang, au centre duquel s'élève une grande colonne.

Nous parvenons, par une série de galeries semi-circulaires, d'escaliers contournés, de petits pavillons et de terrasses superposées, au sommet de l'édifice, d'où l'on

découvre une vue très-étendue sur la ville et la campagne. De là on nous montre le *Secunder Bagh,* jardin entouré d'une haute muraille de briques, avec un portail monumental. C'est là que, après un assaut meurtrier, furent massacrés jusqu'au dernier homme deux mille cipayes qui s'y étaient retranchés.

Le général Martin est enterré dans son propre palais de *Constantia-House,* comme il avait coutume de l'appeler. Son corps repose dans un sarcophage de marbre blanc, avec l'inscription suivante, que je traduis de l'anglais : « Ci-gît Claude Martin, né à Lyon en 1735. Venu simple soldat dans l'Inde, il y mourut major général. »

Continuant notre route, nous passons devant le tombeau du major Hodson, érigé sur l'emplacement même où le glorieux chef de partisans fut frappé à mort, et, suivant la large et belle rue de *Hazrat-Ganj*, nous arrivons sur les bords de la rivière Goumty où s'élèvent les deux palais désignés sous le nom de *Chatr-Manzil* et de *Farhat-Baksh.* Le premier fut bâti par Nasir-Uddin pour loger les femmes de son harem; il sert aujourd'hui de club et de bibliothèque. Le second, dont le nom signifie « le séjour des délices », fut construit en partie par le général Martin et vendu par lui à son protecteur le nabab vizir. Dans la grande salle du trône, se tenaient autrefois les *durbars* des rois d'Oude. Elle est actuellement dans un état complet d'abandon.

Nous visitons ensuite le *Shah-Najaf*, tombeau de Ghazi-Uddin, premier roi d'Oude. On y voit une curieuse série de miniatures représentant les rois et leurs épouses fa-

vorites; le général Martin y figure en grand costume.

Nous terminons cette première promenade par la visite du Musée, où se trouvent les plans du siége de la Résidence, exécutés en relief sur une vaste échelle, ainsi que de nombreux souvenirs se rattachant à cette terrible époque. J'y remarque aussi d'énormes serpents empaillés et un crocodile de la taille de cinq mètres, gros à proportion, provenant de la rivière Gogra.

Après déjeuner, nous remontons en voiture. Notre première visite est consacrée à la Résidence, ou plutôt à l'amas de ruines qui en porte le nom. Les Anglais ont voulu conserver à ces lieux l'aspect qu'ils présentaient au jour de la délivrance, afin de perpétuer le souvenir du terrible siége qu'eurent à soutenir pendant cinq longs mois les héroïques défenseurs de Lucknow.

Dans les derniers jours de mai 1857, à la nouvelle des événements de Delhi, les cipayes de la garnison lèvent l'étendard de la révolte et massacrent leurs officiers. Sir Henri Laurence commandait alors à Lucknow. Au milieu d'une population hostile, et comprenant l'impossibilité de défendre la ville avec le petit nombre d'hommes qu'il avait à sa disposition, il prit le parti de s'enfermer dans la Résidence avec 900 hommes de troupes royales et quelques cipayes restés fidèles, appelant à lui toute la population européenne, hommes, femmes et enfants, qu'il sauvait ainsi d'un massacre inévitable. La Résidence se composait d'une grande maison à trois étages tout à fait impropre à la défense, et de quelques bâtiments d'administration. On éleva à la hâte des retranchements,

et bientôt la forteresse improvisée se trouva en état de résister aux hordes toujours grossissantes des féroces ennemis qui se ruaient sur elle. Le 4 juillet, sir Laurence tomba mortellement frappé par un éclat d'obus. Le major Banks, qui lui succéda, fut tué quelques jours après. Le brigadier Inglis prit alors le commandement de la petite garnison, qui, luttant sans trêve ni repos, parvint à repousser victorieusement, mais au prix de pertes cruelles, les assauts réitérés de masses indisciplinées ivres de sang et de vengeance. Après des souffrances inouïes, les assiégés commençaient à perdre courage, lorsque le général Havelock parvint à leur apporter un secours inespéré. Mais ce ne fut que pour rester prisonnier avec eux, du 25 septembre jusqu'au 18 novembre, jour où sir Colin Campwell, se frayant un passage à la tête de son armée libératrice, put enlever des ruines de la Résidence et faire parvenir en lieu sûr un immense convoi de femmes, d'enfants, de malades et de blessés.

Le visiteur qui parcourt aujourd'hui cet emplacement témoin de tant de luttes acharnées ne peut se défendre d'une profonde émotion à la vue de ces ruines déchiquetées par les balles et les boulets. Chaque pan de muraille vient lui rappeler quelque épisode sanglant de ces temps de misère et de douleur. Là sont les restes d'un portique dont la chute a enseveli une vingtaine de braves soldats ; voici la chambre où mourut sir Henri Laurence ; ici sont les caves où les non-combattants cherchaient un refuge contre la mitraille. Entassés dans un espace trop étroit, beaucoup de malheureux y trouvèrent la mort. Toutes ces

ruines ont été respectées; le sol a été converti en jardin; un obélisque de granit et des inscriptions commémoratives relatent les principaux faits de cette glorieuse épopée. Un massif d'arbres verts abrite les tombes d'un cimetière. Sur l'une d'elles on lit cette simple épitaphe, dictée par un mourant : « Ici repose sir Henri Laurence qui a essayé de faire son devoir. Puisse le Seigneur avoir pitié de son âme! » De distance en distance, des piliers de briques indiquent l'emplacement des lignes anglaises. Au temps du siége, des mosquées et de nombreuses maisons s'élevaient dans les environs, servant d'abri aux assiégeants. Toutes ces constructions ont été rasées.

Quittant à regret ce lieu si plein de souvenirs, nous nous dirigeons vers le grand *Imambara,* la perle architecturale de Lucknow. Nous admirons en passant toute une série de portiques richement décorés et d'arcades dentelées, couvertes d'arabesques, et surmontées de clochetons délicats. Le palais principal, reposant sur une haute terrasse, se développe dans toute sa magnificence au fond d'une cour à laquelle donne accès une porte monumentale. Il est converti en arsenal; la grande salle a cinquante-deux mètres de long sur dix-sept de large; de chaque côté s'élève un salon octogonal de dimensions analogues. C'est là, au milieu des canons et des boulets de l'Angleterre, que repose le nabab Asaf-Uddoulah, à qui l'on doit la construction de ce monument splendide. Sur l'un des côtés de la cour, s'élève une mosquée vaste, mais sans grand intérêt artistique.

Près de là se trouve l'*Husoinabad-Imambara,* auquel

on arrive par une porte d'un charmant effet. Dans les jardins on voit des réductions de mosquées et de tombeaux célèbres, entremêlés de jets d'eau et de statues de mauvais goût. Il y a aussi une petite ménagerie. Tout cela est maniéré et mesquin. Dans la mosquée sépulcrale aux blanches murailles surmontées de clochetons et de dômes dorés, on a rassemblé autour des tombeaux une bizarre collection de pièces d'orfévrerie, véritable bric-à-brac où des tigres émaillés, des paons à figure humaine, un trône d'argent, des lustres de cristal, se trouvent confondus avec de vieux pistolets rouillés et des chandeliers sans valeur.

Le *Kaiser-Bagh,* que nous visitons ensuite, est d'origine récente; il a été construit de 1848 à 1850 par les ordres du dernier roi d'Oude, au prix de quatre-vingts lacks de roupies (20 millions de francs). C'est un assemblage de constructions renfermant dans leur vaste enceinte d'anciens palais, des mosquées, des écoles, des tombeaux, des kiosques, et un jardin où l'on voyait autrefois des arbustes et des fleurs en argent massif.

Selon la coutume orientale, chaque souverain à son avénement tient à élever quelque nouveau palais, dont la construction et l'ornement seront la grosse affaire de son règne. Mais, en même temps, il se gardera bien de réparer ou d'entretenir les monuments élevés par ses prédécesseurs. C'est ainsi que s'explique la profusion et aussi le délabrement des constructions princières, qui auraient plus justement mérité à Lucknow qu'à Calcutta le surnom de « Cité des Palais ».

Nous entrons dans la ville native par une rue propre, bien entretenue, mais assez étroite et bordée de boutiques ouvertes; la circulation y est très-active. Les indigènes me semblent plus turbulents que tous ceux que j'ai eu occasion de voir jusqu'à présent; c'est à peine s'ils paraissent s'inquiéter de l'Européen qui passe, et ils ne se gênent nullement pour rire et parler haut en sa présence. Les types, les costumes, sont aussi fort différents. De jeunes élégants se promènent dans une tenue qui me rappelle les modes de notre moyen âge; de nobles personnages s'avancent au pas de leur cheval, précédés d'une escorte de serviteurs bardés de fer, armés de lances et de hallebardes; d'autres sont portés sur des palanquins découverts et dorés. Ici nous croisons une caravane de dromadaires; plus loin, dans le bazar aux fruits et aux légumes, un éléphant caparaçonné de velours, magnifique bête de luxe, ne dédaigne pas de balancer sa trompe à droite et à gauche, dans la direction des objets qui excitent sa convoitise; l'énorme animal, gourmand comme tous ses pareils, semble vous solliciter de son petit œil malin pour que vous le régaliez de quelque friandise. Nous rencontrons souvent des *hekkas*, petites voitures à deux roues, traînées par un cheval attelé entre deux doubles brancards arc-boutés. La caisse, peinte de vives couleurs, est fortement inclinée en arrière et surmontée d'un dais élevé : le siége est remplacé par une natte. Là où un Européen ne pourrait s'asseoir qu'à grand'peine, on voit souvent trois ou quatre personnes accroupies comme autant de singes assis sur leurs queues, posture favorite des hommes de l'Inde.

Nous terminons la journée par une visite au camp où le gouvernement anglais entretient pour le service de l'artillerie une centaine d'éléphants ayant appartenu aux rois d'Oude. Beaucoup de ses pensionnaires sont en ce moment sur la route de l'Afghanistan; mais il en reste encore une trentaine. Ces animaux sont attachés par la jambe au moyen d'une chaîne de fer reliée à un anneau fixé au sol. Chacun d'eux occupe une plate-forme isolée, en terre battue, haute d'environ trente centimètres. Quelques-uns sont magnifiques et d'une taille vraiment extraordinaire. M. S... et moi montons sur le plus grand d'entre eux, un superbe colosse qui obéit au moindre signe de son cornac. Bien qu'il soit couché, nous sommes obligés de grimper sur son dos avec l'aide d'une échelle, et, lorsque l'animal se relève, je vois le moment où l'inclinaison va nous faire rouler à terre. Nous fûmes bientôt las de notre promenade; car il fallait se cramponner avec force pour résister au balancement, qui est très-violent, et peut même vous renverser si l'on n'y prend garde. La descente s'opère sans encombre, toujours avec l'aide de l'échelle.

Notre guide nous avait vanté les talents hors ligne des bayadères de sa ville natale; selon lui, les danseuses les plus renommées de Delhi, celles même du Cachemire, ne peuvent soutenir la comparaison avec les artistes chorégraphiques de Lucknow.

Déjà, dans notre promenade à travers les bazars, deux jeunes Hindoues avaient dansé devant nous avec beaucoup de grâce. Nous leur avions fait répéter plusieurs fois un

exercice qui dénote une souplesse extraordinaire. Une pièce de deux annas est plantée dans la poussière du chemin; les bras nus, le buste serré dans une courte veste collante, la jeune fille se renverse lentement en arrière; tout son corps se ploie et se tord jusqu'à ce que son visage arrive à toucher le sol; alors elle saisit entre ses paupières la petite pièce d'argent, et se relève souriante et gracieuse.

Notre cicerone était loin de prendre le même intérêt que nous à ce spectacle; il nous répétait que ces fillettes, appartenant à la plus basse caste hindoue, étaient tout à fait indignes de nos regards, et que nous serions bien autrement émerveillés si nous consentions à voir de vraies bayadères musulmanes. Du reste, il se chargeait d'organiser tous les détails de la représentation, moyennant un nombre assez raisonnable de roupies.

Comme les soirées sont longues dans l'Inde, et que nous n'avons rien de mieux à faire, nous nous décidons à tenter l'aventure. A huit heures, notre impresario vient nous prendre à l'hôtel et, après une longue course à travers la ville, s'arrête devant une maison d'assez modeste apparence. Nous nous engageons à sa suite dans un escalier roide et obscur, sorte d'échelle de meunier au moyen de laquelle nous grimpons au premier étage. Deux fauteuils nous tendent les bras au fond d'une pièce mal éclairée par la lueur vacillante d'une lampe à huile de coco. L'organisateur de la fête a sans doute invité quelques amis à venir se distraire à nos frais, car nous voyons, accroupis sur l'un des côtés de la salle, cinq ou six graves

personnages enturbannés, charmant les loisirs de l'attente en se passant le *houka* de main en main. Deux jeunes femmes se tiennent dans un coin ; elles sont accompagnées d'une vieille sorcière, sèche et ridée, et de trois musiciens demi-nus. A l'inverse de ce qui se passe en Europe, les danseuses indiennes sont vêtues avec la plus stricte convenance, tandis que les femmes que vous rencontrez dans la rue n'ont souvent, pour se couvrir, que des haillons insuffisants. Ces dames ne font point exception à la règle. Elles portent un pantalon de mousseline rouge soutenu par une ceinture de drap d'or et recouvert d'une jupe de soie ; l'étroit corsage qui leur serre la poitrine est presque entièrement caché sous une longue écharpe qui fait plusieurs tours et retombe en larges pointes. Leurs bras et leur cou sont chargés de bijoux ; elles portent à la cheville des anneaux d'argent garnis de grelots ; des bagues brillent à leurs pieds nus.

Après une assez longue conversation à laquelle nous ne comprenons absolument rien, mais que, d'après certains indices, je suppose devoir rouler sur la répartition des roupies dont notre guide désire naturellement se réserver la part du lion, une des bayadères se décide à se lever et commence un chant monotone sur un diapason aigu, tout en se livrant à un piétinement cadencé et à des balancements de corps accompagnés de gestes lascifs. Une musique dolente l'accompagne ; elle frappe en mesure sur un tam-tam, et les grelots attachés à ses pieds rendent un son argentin. Ses mouvements sont gracieux, mais toujours les mêmes. Après un temps d'arrêt, l'autre

bayadère entre en scène à son tour. Nous nous attendions à quelque chose de nouveau ; mais elle ne fit que répéter exactement les exercices de sa compagne.

Ce spectacle, que les naturels du pays contempleront toute une nuit avec une patience exemplaire, ne tarde pas à nous paraître fastidieux. Cependant nous tenons bon, espérant toujours qu'une phase nouvelle viendrait apporter quelque variété à ce répertoire d'une monotonie désespérante. Deux heures se passèrent ainsi ; mais notre attente fut trompée, et nous levâmes la séance, jurant, mais un peu tard, qu'on ne nous y prendrait plus.

La ville de Lucknow (prononcez *Laknao*) est la résidence d'un lieutenant gouverneur général ; elle renferme environ 300,000 habitants. Cette cité industrieuse et commerçante est la capitale de l'ancien royaume d'Oude, dont la population, de 11 millions et demi, dépasse en densité celle de la Belgique elle-même ; les neuf dixièmes appartiennent à la religion des brahmanes, un dixième seulement à celle de Mahomet. Le dernier des rois de ce pays, incapable d'exercer le pouvoir et de refréner l'anarchie qui désolait ses États, fut détrôné par les Anglais en 1856 et envoyé à Calcutta. Il y mourut bientôt. Sa veuve vint terminer ses jours en Europe ; son corps repose à Paris dans le cimetière du Père-Lachaise. Cette annexion violente ne fut pas la cause unique de l'insurrection qui éclata l'année suivante, et pendant laquelle l'Oude fut le théâtre d'opérations militaires importantes, presque toutes concentrées autour de la capitale ; mais elle en précipita assurément l'explosion.

Il est difficile de juger à distance un événement aussi complexe. Toutefois, pour qui connaît les hommes de l'Orient, il est évident que l'Inde possède, sous les Anglais, le meilleur gouvernement qu'elle ait jamais eu, et qu'aucun pouvoir indigène ne saurait lui en donner un pareil.

17 *novembre.* — L'adresse russe gravée sur les malles de mon compagnon de voyage semble beaucoup intriguer un groupe de natifs de distinction qui se trouvent à la gare en même temps que nous. Ces nobles personnages à la barbe hérissée, aux riches vêtements de soie brodés d'or, portent à la ceinture tout un arsenal de sabres, poignards et pistolets de luxe. Il ne faut pas oublier que la guerre est imminente avec l'émir de Caboul, et que par conséquent on parle beaucoup de la Russie dans toute la péninsule. Sans doute ces messieurs me prennent aussi pour un homme du Nord; ils nous entourent avec les marques de la plus vive curiosité, et l'un d'eux, s'adressant à moi en très-bon anglais, me demande fort poliment mon nom, qu'il sera heureux de conserver, dit-il, comme souvenir de notre rencontre.

Nous partons à huit heures; la campagne, plate et brûlée par le soleil, ne présente aucun intérêt. Nous occupons un wagon de première classe, seuls avec un gentleman qui paraît désireux d'entamer la conversation. Il se dit Anglais, mais parle le français sans accent et avec une pureté qui semble démentir l'origine qu'il se donne. Questionné par nous sur différents sujets, il profite de l'occasion pour nous dire beaucoup de mal de l'administration anglaise, qui, selon lui, exige des malheureux cul-

tivateurs un impôt exorbitant, hors de proportion avec le revenu des terres, et taxe les propriétés de la façon la plus arbitraire. Ce système déplorable ruine l'agriculture et donne naissance à d'affreuses famines auxquelles le gouvernement ne porte aucun remède. Toutes les classes de la population, ajoute-t-il, détestent les Anglais, sauf les marchands, qui prospèrent et se sentent protégés. Enfin, en manière de péroraison, notre interlocuteur nous prie de lui donner l'adresse des journaux français et russes qui seraient disposés à insérer ses appréciations personnelles sur les hommes et les choses de l'Inde.

De la part d'un Anglais, ce langage nous semble tellement étrange qu'il nous laisse le champ libre à toutes les suppositions. Cependant je me garderai de rien conclure de cet incident, pas plus que de la rencontre, peut-être fortuite, à la station de Lucknow, des gens si polis dont j'ai parlé plus haut. Je me borne à raconter les faits tels qu'ils se sont passés, sans prétendre les expliquer.

Des dunes de sable mouvant annoncent les approches du Gange, que nous franchissons bientôt sur un pont magnifique, long de 800 mètres. Le cours imposant du fleuve majestueux se déroule à l'infini, du nord au sud, entre deux rives plates et sablonneuses. Ses eaux jaunâtres me rappellent le Mississipi, dont il égale, s'il ne dépasse pas la largeur à Saint-Louis; et, ainsi que dans cette dernière ville, elles ont encore 1,300 kilomètres à parcourir avant de se confondre avec l'Océan.

A dix heures et demie, le train s'arrête à la station de Cawnpore, à 72 kilomètres de Lucknow. C'est là que

l'*Oude and Rohilcund* vient s'embrancher sur la grande ligne de l'*East-Indian*.

Bien que peuplée de 120,000 âmes, la ville n'offrirait au touriste qu'un médiocre intérêt, si le souvenir du plus sanglant épisode de l'insurrection de 1857 n'attachait au nom de Cawnpore une triste célébrité. Nous demanderons au lecteur la permission de retracer en quelques mots les principaux incidents de cette lugubre histoire.

Dans les premiers jours de juin, les cipayes de la garnison de Cawnpore, renforcés par un régiment irrégulier de l'Oude, se mettent en révolte ouverte et massacrent leurs officiers européens. Sir Hugues Wheeler n'avait alors sous son commandement que trois cents soldats de la Reine; de plus, avec cette poignée d'hommes, il devait veiller au salut de toute une population d'employés, négociants et planteurs d'indigo, hommes, femmes et enfants, qui, au nombre de huit cent cinquante personnes, s'étaient réfugiés dans les cantonnements anglais.

Dans ces circonstances difficiles, il eut la mauvaise inspiration d'accepter les services que lui offrait Nana-Sahib. Ce prince mahratte, vivant aux environs de Cawnpore, entretenait les relations les plus amicales avec les Anglais, et avait toujours témoigné à leur cause les plus vives sympathies. La garde de l'arsenal lui fut confiée, et la population européenne vint tout entière chercher asile dans les casernes. C'était tout ce que demandait le traître Nana, qui, mis en possession d'un immense dépôt de provisions, d'armes et de munitions, leva aussitôt le masque et se mit à la tête des insurgés.

Le 7 juin, le feu s'ouvrit sur les faibles retranchements où la colonie anglaise n'avait trouvé qu'un abri précaire et tout à fait insuffisant. Vingt jours après, la mitraille, le choléra, les fièvres et les insolations avaient fait parmi elle de terribles ravages et réduit de moitié le nombre de ses héroïques défenseurs. Aucun secours n'était signalé, les munitions touchaient à leur fin, la position n'était plus tenable. Le général Wheeler, dans cette horrible situation, prit le parti de signer une capitulation qui garantissait la vie sauve aux Européens; il devait bientôt payer de sa propre existence son aveugle confiance dans la parole de Nana.

Le 27 juin, cinq cents prisonniers, hommes, femmes et enfants, s'embarquaient dans vingt-quatre bateaux qui devaient les conduire à Allahabad. A un signal donné, les bateliers, mettant le feu aux embarcations, se sauvent à la nage, tandis que des canons démasqués tout à coup mitraillent sans relâche le malheureux convoi. Un seul bateau parvint à gagner le large. Ceux qui le montaient, poursuivis par les balles des cipayes, ivres de rage à la vue de la proie qui leur échappait, virent tomber un à un leurs compagnons; enfin, après de terribles péripéties, quatre Anglais, dont trois blessés, parvinrent à gagner le rivage, où ils trouvèrent un refuge chez un rajah qui les accueillit avec humanité. Ce furent les seuls Européens qui échappèrent à l'immense désastre de Cawnpore.

Quinze jours plus tard, le colonel Neil et le brigadier Havelock s'approchaient à la tête d'une petite armée. Le

traître Nana fit mine de se porter en avant; mais, bien que disposant de forces dix fois supérieures en nombre, il n'osa pas engager la lutte et, prenant lâchement la fuite, revint à Cawnpôre pour y assouvir sa vengeance et essayer de laver sa honte dans le sang. Deux cents femmes et enfants européens, derniers survivants du massacre du 27 juin, restaient entre ses mains. Le 15 juillet, l'infâme rajah donne l'ordre de les fusiller à travers les barreaux de leur prison, et comme la besogne n'allait pas assez vite à son gré, il appelle à son aide des bouchers musulmans, qui, dignes auxiliaires du maître, pénètrent le couteau à la main dans le suprême asile des infortunés. Pas une femme, pas un enfant ne trouva grâce devant ces misérables. Les corps des victimes, que leurs bourreaux ne se donnaient même pas la peine d'achever, furent précipités dans un puits, où les soldats d'Havelock les trouvèrent le lendemain, tout palpitants encore. Mais il ne restait plus une bouche pour raconter le récit de toutes ces horreurs.

Les Anglais exaspérés se livrèrent à de terribles représailles. Une proclamation du colonel Neil ordonna que tout condamné à la peine capitale serait, avant l'exécution de la sentence, conduit à la maison du massacre, et forcé de nettoyer avec sa langue une certaine partie du plancher. S'attaquant ainsi à leurs préjugés de caste et de religion, il leur rendait la mort bien plus horrible que s'il les eût livrés à la torture.

Une voiture, que nous prenons à la gare, nous conduit d'abord devant une belle église qui renferme une grande

quantité de tablettes de marbre, où sont gravées des inscriptions funéraires destinées à perpétuer les noms des victimes de 1857. Non loin de là s'élèvent de nombreux bâtiments d'administration et de grandes casernes où sept mille hommes de troupes européennes peuvent trouver à se loger.

De là, nous allons au *Sutti-Chowra-Ghat* (le large escalier des funérailles), lieu où le général Wheeler et les siens tombèrent victimes de l'odieux guet-apens que nous venons de raconter. Au bord du Gange, à l'ombre d'un gigantesque figuier, s'élève un petit temple hindou, près duquel un ravin descend jusqu'au fleuve. C'est là, dans le lit desséché du torrent, que les prisonniers, épuisés par la fatigue et la maladie, se traînaient péniblement. Les infortunés, à bout de forces, croyaient marcher à la délivrance : c'était la mort qui les attendait!

Deux kilomètres plus loin, se trouve le *Memorial-Garden*, vaste jardin enclos d'une grille et dessiné avec art. Le monument élevé en mémoire des victimes du 15 juillet se compose d'une colonnade octogonale au milieu de laquelle s'élève une belle statue de marbre blanc représentant l'ange de la pitié. Le puits fatal, caché sous un revêtement de pierre, en forme le piédestal. Cette œuvre remarquable du sculpteur Marochetti a été exécutée aux frais de lord Canning, gouverneur général de l'Inde pendant l'insurrection. Des tombes, à demi cachées sous des massifs d'arbustes et de fleurs, sont disséminées autour du monument; le promeneur, au milieu de touchantes inscriptions, peut y lire plus d'un nom connu. Ces lieux,

déjà pourvus de beaux ombrages, servent de promenade aux habitants de Cawnpore ; toutefois les natifs ne peuvent y pénétrer sans une autorisation spéciale.

Au retour, nous suivons les bords du canal qui réunit le Gange à la Jumna. Ce magnifique travail, l'un des plus beaux dans son genre du monde entier, a coûté 2 millions de livres sterling; ses dérivations fertilisent plus de cinq mille villages.

Nous devions repartir à deux heures pour Agra; mais la voie est encombrée par les trains militaires que l'on dirige incessamment sur la frontière afghane, et notre train a trois heures de retard.

Je profite de ces loisirs inattendus pour mettre au courant mes notes et ma correspondance. Pour cela je m'installe dans la *waiting room* (salle d'attente de la gare). Ce salon, très-confortablement meublé, est complété par un cabinet de toilette et une salle de bain dont chacun peut faire usage sans payer aucune rétribution. De plus, avantage inappréciable et encore à peu près inconnu sur nos chemins de fer français, les portes en sont toutes grandes ouvertes, et le voyageur peut, à son gré, circuler dans la gare, sur la voie, dans la campagne; en un mot, entrer et sortir sans demander aucune permission. Dans ces conditions, quelques heures d'attente se passent aisément.

A cinq heures, la voie est libre; mais nous avons deux cent cinquante-trois kilomètres à parcourir, et il est plus de minuit lorsque nous arrivons à la station d'Agra. Par malheur, il n'y a plus une chambre disponible à l'hôtel

où nous étions recommandés, et ce n'est qu'à deux heures du matin, après de nombreuses allées et venues à travers les cantonnements, que nous parvenons à trouver un gîte dans un petit hôtel (*The United-Service*), tenu par un *babou*.

CHAPITRE VI

AGRA ET JEYPOUR

Agra. — Futteypore-Sikri. — Jeypour. — Le Rajpoutana.

Lorsque vous rencontrez un Anglo-Indien, et que la conversation vient à rouler sur sa patrie adoptive, une de ses premières questions est invariablement celle-ci : « Avez-vous été à Agra? comment trouvez-vous le Taj? » C'est qu'en effet, il ne s'agit plus ici d'une mosquée quelconque ou d'un palais plus ou moins richement décoré, mais bien d'un monument que tous les voyageurs proclament hautement comme la merveille, non-seulement de l'Inde, mais encore du monde entier.

Le Taj est un tombeau érigé au dix-septième siècle par l'empereur mogol Shah-Jehan en l'honneur de son épouse favorite, la bégum Mumtâz-Mahal. Commencé en 1630, il ne fut terminé que vingt-deux ans après; pendant tout ce temps vingt mille ouvriers y travaillèrent sans relâche. Malgré le bon marché de la main-d'œuvre et les nombreux cadeaux qui affluèrent de tous côtés, cent millions de roupies, somme énorme pour l'époque, furent dépensés en cette occasion.

Ce célèbre mausolée est entièrement construit en marbre de Jeypour, tellement blanc qu'il paraît transparent. C'est un octogone irrégulier dont chaque grand côté, percé

d'une porte monumentale, fait face à l'un des quatre points cardinaux. Au centre, se dresse un dôme immense, de forme allongée, circonscrit par quatre coupoles moins élevées et flanqué d'un pareil nombre de sveltes minarets placés aux angles d'une terrasse carrée. Le croissant doré qui surmonte l'édifice plane à deux cent soixante pieds au-dessus du sol. Chaque façade est encadrée par des incrustations de marbre noir, reproduisant des versets du Coran. On dit que le livre sacré se trouve ainsi transcrit en entier sur les parois du monument, ce qu'il est permis de croire, tant les inscriptions arabes décoratives y sont multipliées. Les murailles sont couvertes de sculptures délicates et de mosaïques, dans le genre florentin, représentant des feuillages et des fleurs. Le cristal de roche, le jaspe, la cornaline, la malachite, le lapis-lazuli et une infinité d'autres pierres précieuses entrent dans la composition de ces ravissantes arabesques.

Entrons dans l'intérieur. Sous une vaste et blanche coupole où ne pénètre qu'une lumière mystérieuse, se trouvent les sarcophages de Shah-Jehan et de la sultane, ce dernier un peu au-dessous de celui de son époux. Tous deux sont couverts de caractères arabes finement ciselés. La balustrade qui les entoure est en marbre cristallin, merveilleusement découpé en guipures à jour, encadrant de minces panneaux constellés de fleurs et d'ornements en mosaïques de pierres fines, véritable chef-d'œuvre de l'art. Tout le reste est en harmonie parfaite avec ce splendide tombeau. On ne peut se lasser d'admirer les parois ornées avec un goût exquis et une élégance exempte de

toute surcharge; et, si des détails nous passons à l'ensemble, la richesse des matériaux, la noblesse et en même temps la simplicité du dessin, causent une impression ineffaçable. Un écho plus doux et plus pur, s'il est possible, que celui du baptistère de Pise, habite sous cette coupole; une simple note de musique, un son de voix, flotte, s'élève et se perd sous la voûte en longues et délicieuses modulations, semblable, comme le dit un auteur anglais, au chant de l'alouette lorsque l'oiseau prend son essor et disparaît dans les airs.

Dans une chambre souterraine reposent les restes des deux époux. Deux tombeaux recouverts d'étoffes de soie occupent un emplacement correspondant exactement aux cénotaphes de la salle supérieure. De gros bouquets de roses et de jasmin, pieuse offrande des visiteurs musulmans, sont entretenus dans ce lieu révéré.

Le Taj est construit sur une terrasse en marbre blanc, de cent mètres de côté, qui domine une plate-forme dallée, vaste rectangle dont l'un des côtés, long de trois cent dix mètres, borde la Jumna et se termine par une balustrade à jour. A chaque angle s'élève une tour ornée de galeries superposées et couronnée d'un kiosque. Deux mosquées occupent parallèlement les deux autres côtés. Celle de l'ouest est seule consacrée à la prière; l'autre n'existe que pour la symétrie. Ces constructions accessoires, du meilleur style, sont en belle pierre rouge, et surmontées de kiosques à jour et de dômes en marbre blanc.

Un escalier en spirale, d'un accès facile, conduit au sommet des minarets, dont l'élégante coupole, soutenue

par huit piliers, s'élève à cinquante mètres du sol. C'est un excellent observatoire pour obtenir une vue d'ensemble du Taj et des beaux jardins qui lui font une ceinture éternelle de fleurs et de verdure.

J'ai essayé de décrire le plus brièvement possible l'aspect physique que présente cet incomparable monument. Mais comment pourrai-je rendre les sensations que l'on éprouve à la vue de ce poëme de marbre, œuvre la plus parfaite qui soit jamais sortie de la main des hommes?

Pendant le court séjour que nous fîmes à Agra, trois fois nous y retournâmes, M. S... et moi. Nous restions là des heures entières, allant chacun de notre côté, abîmés dans une muette contemplation. De quelque endroit qu'on se place, à quelque distance qu'on regarde, tout, dans le Taj, est également parfait. On est ébloui, comme fasciné; on croit rêver. Soit que l'on se promène sur la terrasse de la Jumna, où se détache, sur un horizon enflammé, la lointaine perspective du fort d'Agra, soit que l'on erre le long des pièces d'eau, dans les sentiers dallés de marbre blanc, au milieu de ces beaux jardins où des légions de perroquets babillards voltigent parmi les rosiers en fleur, les cyprès et les arbres centenaires, on reste confondu d'admiration. La parole est insuffisante pour exprimer de pareilles émotions. Je me rappellerai toujours la dernière visite que nous fîmes au Taj, une heure avant notre départ d'Agra. Nous ne pouvions nous décider à le quitter; enfin il fallut partir. Une dernière fois nous l'avons aperçu, se détachant comme un bloc de neige sur l'azur du ciel par delà le portique majestueux qui forme l'entrée

principale; et, le cœur serré, nous lui avons adressé un éternel adieu.

Il est difficile aux personnes qui n'ont pas eu le bonheur de voir ce monument, de comprendre qu'il puisse inspirer de pareils sentiments. Pour moi, je déclare, sans crainte d'être démenti, que ni en Europe ni nulle part au monde, il n'existe rien qui puisse lui être comparé.

Agra n'était qu'un simple village lorsque l'empereur Akbar en fit sa capitale et commença, en 1563, la construction du fort dont les hautes murailles de grès rouge renferment dans leur vaste enceinte les principaux monuments qui nous restent à visiter. Plus tard, les grands mogols transportèrent leur résidence à Delhi. Mais, pendant un siècle, Agra était resté siége du gouvernement, et cet espace de temps suffit pour transformer complétement la ville et la doter de monuments qui ont rendu à jamais son nom célèbre, et, au point de vue architectural, l'ont placée au premier rang des villes de l'Inde.

Le fort est une construction irrégulière, d'un pourtour de deux kilomètres et demi, et dont les épais murs crénelés, hauts de vingt mètres, dominent le cours de la Jumna. On y pénètre au nord par la porte de Delhi, magnifique entrée flanquée de deux énormes tours. Après avoir traversé un long passage bordé de bâtiments avec niches et portails sculptés, on arrive, par un chemin dallé, à une immense cour entourée d'arcades et qui servait autrefois de carrousel. Sur l'un des côtés est le *Dewan-i-Am,* splendide salle de soixante mètres sur vingt, où Akbar rendait la justice. C'est un portique ouvert ou loggia, dont la voûte

est soutenue par trois rangs de piliers réunis par des arcades mauresques. Au centre se trouve une alcôve décorée de mosaïques exquises; on voit encore un immense bloc de marbre sur lequel l'empereur avait coutume de s'asseoir lorsqu'il prononçait un jugement.

Une porte, qui s'ouvre derrière le trône, conduit au *Dewan-i-Khas* ou salle d'audience, pièce oblongue toute en marbre blanc merveilleusement sculpté et donnant sur un portique ouvert formé d'élégantes colonnes couvertes de mosaïques. De là, par une grande cour bordée par les appartements des dames du harem, on communique avec le « Palais de Verre ». C'est ainsi qu'on nomme les bains orientaux, qui forment l'une des parties les plus intéressantes de ce palais.

Les chambres et les passages sont partout incrustés d'une infinité de petits miroirs formant des dessins inextricables; dans ce frais et délicieux séjour, l'eau ruisselle de tous côtés et tombe par cascades dans des bassins de marbre veiné. Des milliers de niches sont destinées à recevoir des lampes dont la lumière, scintillant sous les nappes d'eau et se jouant à leur surface, doit produire un effet vraiment féerique. Du *Zenana* (salles réservées aux femmes) on jouit d'une belle vue sur les massifs de palmiers et les jardins qui s'étendent sur la rive opposée du fleuve. Dans le lointain vaporeux, le Taj resplendit comme un palais d'ivoire et de cristal.

Dans les jardins, on remarque une cour pavée de dalles de marbre noir et blanc, disposées en forme d'échiquier. Akbar et ses favoris avaient coutume d'y jouer; des jeunes

filles et des enfants, vêtus de riches costumes, sautaient de carré en carré, figurant ainsi au naturel les différentes pièces du jeu. Partout l'eau courante, ce luxe de l'Inde, murmure et circule abondamment au milieu des bosquets de roses et de jasmins.

Une petite mosquée et de ravissantes galeries ornées de panneaux délicatement percés à jour, véritables dentelles de marbre, formant terrasse sur la Jumna, complètent ce palais splendide qui semble réaliser les descriptions fabuleuses des *Mille et une nuits*.

Le fort d'Agra renferme encore une autre merveille : c'est la *Moti-Musjid* ou mosquée perle. Elle s'élève au sommet d'une haute terrasse en pierre rouge qui ne laisse guère soupçonner les beautés de son intérieur; mais à peine a-t-on franchi le seuil de la porte, qu'on reste frappé d'admiration à la vue de ce chef-d'œuvre de l'art indien. Aucune autre matière que le marbre blanc le plus pur n'a été employée dans sa construction. Au fond d'une cour dallée s'élèvent trois dômes surmontés de flèches dorées; sur les autres côtés, courent de légers arceaux. Au-delà de cet horizon de marbre, on n'aperçoit que le ciel bleu. Une pensée profondément religieuse se dégage de la pureté du style et de l'harmonieuse simplicité des proportions. L'architecte qui a su produire ce monument, d'une beauté idéale, était évidemment inspiré par la foi. C'est merveilleux, même après le Taj. Une inscription nous apprend que cette perle des mosquées a été construite en 1656 par les ordres de Shah-Jehan.

Nous terminons notre visite par le palais de Jehanghir,

fils d'Akbar, construction massive dont la façade est surchargée de bizarres sculptures; puis, négligeant d'autres palais ou mosquées sans grand intérêt, nous sortons du fort. Juste en face de la porte principale s'élève la *Jumma-Musjid,* belle mosquée tout entière en grès rouge, incrusté de marbre blanc et noir. Sa large façade est percée de trois portails surmontés d'autant de dômes et d'une infinité de clochetons. L'intérieur est pavé de dalles en marbre blanc rangées symétriquement et bordées de pierres rouges. Aux heures de la prière, chacune de ces dalles est occupée par un fidèle croyant qui vient s'y prosterner dévotement. Cet édifice, d'un aspect grandiose et sévère, est malheureusement dans un triste état de conservation.

Pour en finir avec les principaux monuments d'Agra, il me reste à parler de l'*Etmaddoulah,* construit en 1610 par l'empereur Jehanghir sur la tombe de son beau-père. Il s'élève sur la rive gauche de la Jumna, près du pont de bateaux. Ce mausolée célèbre, avec ses incrustations en pierre de couleur et ses broderies percées à jour, est un véritable bijou de marbre blanc. On le répare actuellement aux frais du gouvernement anglais. De nombreux ouvriers découpent la pierre en minces panneaux; d'autres sont employés à la réfection des mosaïques.

La population d'Agra s'élève à 180,000 âmes; 100,000 sont Hindous; le reste est musulman, sauf 3,000 chrétiens. La mission catholique, dirigée par des Pères français, est très-florissante. Outre une belle église, elle possède, pour les deux sexes, plusieurs maisons d'éducation

dont l'organisation ne laisse, dit-on, rien à désirer. L'établissement des filles est tenu par des dames religieuses appartenant à l'ordre de Jésus et Marie.

Après sa cession à l'Angleterre, Agra devint la capitale des provinces du Nord-Ouest; mais, dans ces dernières années, le siége du gouvernement a été transféré à Allahabad; l'ancienne résidence des grands mogols n'est plus aujourd'hui qu'une ville de province.

J'eus à peine le temps de faire une courte promenade dans la rue principale, bordée de populeux bazars où règne une circulation active; les échoppes sont bien garnies, et çà et là je remarque quelques belles maisons aux fenêtres à ogives mauresques, aux balcons finement travaillés.

L'empereur Akbar, qui avait tant fait pour sa ville favorite, voulut aussi s'y faire construire son tombeau. C'est à treize kilomètres d'Agra, dans le village de Secondra, que le grand monarque est enseveli.

Une bonne route en plaine, n'offrant, du reste, rien de remarquable que les ruines de quelques vastes édifices et un grand nombre de monuments funéraires disséminés dans la campagne, nous y conduit rapidement.

Le mausolée est situé au centre d'un grand jardin carré; quatre portes monumentales, formant chacune un pavillon surmonté de minarets et de clochetons, s'ouvrent sur autant d'avenues dallées qui viennent aboutir au milieu de chacun des côtés de la large plate-forme qui lui sert de base. Là s'élève une pyramide mesurant cent mètres de côté et composée de cinq terrasses en retrait

les unes sur les autres, avec portiques d'arcades mauresques et coupoles hindoues soutenues par de minces colonnettes. Au dernier étage, à la hauteur de cent pieds, se trouve une cour aérienne, toute de marbre, dont la blancheur éclatante contraste avec le grès rouge sombre employé dans la construction des autres parties de l'édifice. Au centre, un bloc massif figure le cercueil d'Akbar; les quatre-vingt-dix-neuf appellations de Dieu y sont gravées en caractères arabes. L'enceinte de la cour est formée par un grillage de marbre, au travers duquel on a ménagé de petites fenêtres carrées d'où l'on jouit d'une belle vue sur la campagne et sur le Taj. Mais ce que je ne puis me lasser d'admirer, c'est le fini de l'exécution et l'incroyable variété des dessins fouillés et découpés à jour qui leur servent d'encadrement.

De retour à l'hôtel; nous prenons quelques instants de repos sous la véranda. Une douzaine de marchands indigènes, en faction depuis le matin, s'empressent à notre arrivée de déplier leurs étoffes et de vider leurs coffres, étalant à nos regards une foule de curiosités et de bibelots de toute sorte, produits de l'industrie du pays. En quelques instants, tout l'espace libre est converti en bazar. Accroupis devant nos fauteuils, ils font passer et repasser sous nos yeux de jolis objets en agate, de fines peintures sur ivoire, des réductions fort exactes du Taj en pierre tendre, des assiettes en marbre blanc incrusté de mosaïques, de moelleux tissus couverts de broderies, des cuivres ciselés, des photographies, etc. Après de longs débats, nous achetons quelques objets

dont le bon marché final nous tente; mais, selon toute probabilité, nos vendeurs font encore une bonne affaire; car il est à peu près impossible à l'Européen de parvenir à connaître dans l'Inde le prix réel des choses. Le patron de l'hôtel, qui touchera plus tard sa remise sur le montant de nos achats, se garde bien de vous renseigner à ce sujet.

Le voyageur qui passe quelques jours à Agra ne doit pas négliger la visite de Futteypore-Sikri, ancienne résidence d'été du grand Akbar. Les forteresses, les mosquées et les palais construits par ses ordres, bien qu'abandonnés depuis longtemps et tombant en ruine, forment encore aujourd'hui un ensemble des plus intéressants.

Je louai, pour cette excursion, un garry que je payai dix roupies. La distance est de trente-sept kilomètres. Par une route absolument plate et sans intérêt, on la franchit en trois heures, au moyen de trois relais de chevaux. Mon compagnon, étant fatigué, est resté à Agra; je suis seul avec le babou Budree-Dass, gérant de l'hôtel, qui m'a proposé de m'accompagner comme guide interprète. C'est un Hindou de haute caste; mais à l'abri des regards indiscrets de ses coreligionnaires, il ne dédaigne pas, à l'occasion, de donner l'accolade à la bouteille de cognac qu'il m'a fait emporter par mesure de précaution.

Le nom de Futteypore-Sikri provient de deux villages qui subsistent encore au pied de la colline où sont amoncelées d'immenses ruines, parmi lesquelles se dressent, encore à peu près intacts, une grande mosquée et le palais des mogols. Il est midi; comme toujours, à cette

heure de la journée, la chaleur est accablante, et le soleil darde d'impitoyables rayons. Par un sentier à peine tracé, j'avance péniblement et la sueur au front, à travers d'énormes amas de décombres, jusqu'au pied d'une haute muraille crénelée. Là un figuier étend son ombre bienfaisante à deux pas d'un vaste et profond réservoir, plein d'une eau stagnante et couverte de végétations verdâtres. Une dizaine d'hommes et d'enfants m'avaient précédé en courant. Soudain, je les aperçois debout sur le rempart qui surplombe, criant et gesticulant comme des possédés. Tout à coup l'un d'eux se précipite de cette hauteur effrayante de plus de trente mètres, agite ses bras en moulinet afin de conserver la position verticale, et, les jambes les premières, disparaît sous l'eau avec un épouvantable fracas, pour en ressortir presque aussitôt. Il est suivi par un second, puis par un troisième. Bientôt toute la troupe haletante et ruisselante est réunie autour de moi. Avec une petite pièce blanche, je les renvoie satisfaits et tout disposés à recommencer.

Un escalier monumental conduit à une plate-forme où s'élève une porte majestueuse, flanquée de niches et de minarets, décorée de mosaïques et d'incrustations de marbre. Elle est légèrement ogivale et mesure vingt-quatre mètres de la base au cintre; le sommet, couronné de consoles hindoues, domine le sol d'une hauteur de quarante mètres. Par la grandeur de ses proportions et la richesse de l'ornementation, cette porte forme, à elle seule, un édifice spécial.

Un musulman bien vêtu, aux allures pleines de dis-

tinction, vient à ma rencontre, et, m'abordant avec politesse, m'apprend qu'il est officiellement chargé de conduire les étrangers. Nous entrons dans une immense cour dallée, au centre de laquelle se trouve le tombeau du scheik Selim-Chishti. Ce sanctuaire vénéré, chef-d'œuvre de patience et d'art, est tout en marbre blanc, ainsi que les panneaux grillagés qui l'entourent, véritables dentelles d'un dessin partout élégamment varié. L'intérieur est revêtu de nacre. Une magnifique mosquée, avec ses trois dômes d'une blancheur éblouissante, occupe le côté gauche de la cour. Sur les trois autres côtés règne une superbe colonnade de cinquante pieds d'élévation. Un certain nombre de petits palais s'élèvent dans le voisinage.

Je n'entreprendrai pas la description détaillée de cet assemblage extraordinaire de portiques, de cours, de pavillons, d'édifices jetés çà et là comme au hasard. Quoique l'ensemble soit dépourvu de symétrie, il n'en offre pas moins un aspect imposant, et les détails sont toujours pleins de grâce. Ce qui caractérise ces constructions, c'est qu'elles sont toutes en belle pierre rouge, sans aucune pièce de bois ni une seule ferrure.

Parmi les plus remarquables de ces monuments, je me contenterai de citer :

Le palais de *Bir-Bal,* petit, mais admirablement sculpté, à l'intérieur comme à l'extérieur.

Le *Panch-Mahal* (les cinq palais), consistant en cinq plates-formes carrées s'élevant l'une au-dessus de l'autre en forme de pyramide. Chaque étage, en retrait sur l'inférieur, laisse sur ses quatre côtés une large terrasse

Les piliers qui supportent ce curieux édifice sont tous d'un dessin différent et finement travaillés.

Le palais de *Sonara-Mahal,* épouse chrétienne de l'empereur Akbar. Une des fresques peintes sous le portique représente l'Annonciation : tolérance vraiment singulière de la part d'un souverain musulman.

Le palais de la Sultane de Constantinople, bloc merveilleusement ciselé, fouillé jusque dans ses moindres recoins, de manière à reproduire toutes les combinaisons imaginables de l'art décoratif.

La Chambre du Conseil, avec un pilier central, coiffé d'un énorme chapiteau sculpté.

Un pavillon de style hindou, antique demeure d'un fakir.

Je passe sous silence bien d'autres édifices ayant servi à orner cette résidence d'un jour, ville abandonnée presque aussitôt que construite. Quel gaspillage inouï du travail de l'homme, sans autre but que la satisfaction du caprice d'un empereur mogol, de celui qui, pourtant, fut le plus sage et le plus éclairé des souverains de sa race !

Sortant de l'enceinte du palais par la porte de l'Éléphant, nous arrivons, à travers des monceaux de ruines, au pied de la tour du même nom. C'est une bizarre construction haute de 30 mètres, hérissée de la base au sommet d'une multitude de défenses d'éléphant ou de leur imitation en pierre.

Là se termine notre visite ; pendant tout le temps qu'elle avait duré, mes deux interprètes avaient eu de

fréquentes discussions auxquelles je n'avais naturellement rien compris. Le musulman n'avait pu voir sans jalousie l'Hindou que j'amenais avec moi, et l'antipathie religieuse aidant, leur animosité réciproque allait toujours en augmentant. Aussi, lorsque je remis mon offrande au guide de la mosquée, il la refusa en priant avec ironie son confrère de l'accepter. Ce dernier, humilié, riposta aussitôt avec véhémence. La situation se tendait visiblement. Comme ils persistaient tous deux à refuser l'argent, j'eus l'idée de leur proposer, pour terminer le différend, d'offrir la roupie objet du litige au tombeau du scheik Selim, ce qui fut fait aussitôt; après quoi, les deux collègues se quittèrent réconciliés, du moins en apparence.

Le 20 novembre nous quittons Agra par le chemin de fer du Rajpoutana. La ligne principale, déjà livrée à la circulation jusqu'à Beawar, sur une étendue de quatre cent vingt-sept kilomètres, se reliera prochainement par Mont-Abou et Ahmedabad au chemin de fer *Bombay and Baroda*, établissant ainsi une communication directe entre Bombay et les provinces du nord de l'Inde. Un embranchement part d'Ajmir et se dirige vers le centre de la péninsule, en passant par Oudjein et Indore. Une lacune de deux cents kilomètres existe encore de ce côté; mais les travaux sont poussés avec activité, et tout fait espérer qu'avant peu les voyageurs pourront éviter l'immense détour d'Allahabad.

Deux heures après notre départ, nous sommes à Beurtpore, ville forte, d'une population de 100,000 habitants, et résidence d'un maharajah.

A Bandikui, où la voie bifurque sur Delhi, nous prenons un fort mauvais repas, bien que nous ayons télégraphié à l'avance. Le côté défectueux de la cuisine anglaise est encore exagéré par les Hindous. Du bœuf, du mouton, de maigres poulets à la crapaudine, tel est l'invariable menu qui nous est servi deux fois par jour; jamais d'autres légumes que des pommes de terre cuites à l'eau; pas une salade, pas un fruit ne paraissent sur la table; le dessert se compose uniquement de fromage de Chester, venu de Londres, à grands frais, dans des boîtes de fer-blanc, alors qu'il serait si facile de se procurer quelques-uns des fruits appétissants étalés par montagnes dans les bazars indigènes. Heureusement qu'à la fin de chaque repas, paraît le *curry*, dont la haute saveur vient fort utilement réveiller l'appétit peu excité par les plats qui ont précédé. Ce mets national se compose de riz à l'eau, à peine cuit, que l'on sert sous la forme d'une blanche et fumante pyramide. Chacun l'arrose, à son gré, d'une sauce jaune et fortement épicée, où nagent de petits morceaux de viande ou de poisson; on ajoute à ce mélange quelques piments et autres condiments particuliers au pays, tels que le *chatney*, sorte de confiture au gingembre. Le tout forme un aliment tonique, que l'on dit excellent pour la santé. Anglais ou étrangers, dames et enfants, tout le monde ici en use largement. L'Européen nouvellement débarqué s'y habitue bien vite, et, plus tard, c'est une véritable privation pour lui que d'être obligé d'y renoncer; aussi la Compagnie des messageries, connaissant le goût de ses passagers, s'est-elle imposé la règle de

faire figurer un plat de *curry* au riz, à chaque repas, sur tous les paquebots qui desservent l'extrême Orient.

Le thermomètre marque 30°; le paysage est triste et monotone; plus de bambous, plus de grands arbres; seulement çà et là de maigres palmiers. Nous traversons souvent des terrains incultes. Pour la première fois, depuis Calcutta, quelques collines isolées se montrent à l'horizon de la plaine immense. Après avoir franchi le lit complétement à sec d'une rivière fort large, on arrive à la gare de Jeypore. Il est sept heures du soir. Nous avons mis dix heures pour accomplir un trajet de deux cent quarante-deux kilomètres.

Jeypore, capitale de l'ancien État de Dhondar, fut bâtie en 1728 par le roi Jey-Sing, dont nous avons déjà parlé à propos de l'observatoire de Bénarès. C'est aujourd'hui la résidence du maharajah Ram-Sing, dont les possessions sont situées dans la partie orientale du Rajpoutana. On désigne sous ce nom le vaste territoire qui s'étend entre es provinces du Nord-Ouest, le Pundjab, le pays des Mahrattes et les domaines de Scindia et d'Holkar, limitrophes de l'Inde centrale. Il se divise en dix-huit principautés natives indépendantes. C'est une contrée saine, mais à moitié déserte, sèche, et exposée, par suite du manque d'eau, aux ravages de la famine. En 1869, 1,250,000 personnes y périrent d'inanition. Les Rajpoutes ont le teint plus blanc que les autres Hindous; ils appartiennent à une race fière et orgueilleuse. Autrefois l'infanticide des filles était d'un usage général parmi les castes élevées; redoutant une mésalliance, les nobles

avaient recours à ce moyen sanguinaire, mais radical; les Anglais eurent beaucoup de peine à abolir cette coutume.

Jeypore passe, et avec raison, pour l'une des plus belles villes de l'Inde. Elle est située dans une riche vallée, au pied de collines granitiques que domine une imposante citadelle. Par une route bien entretenue, bordée d'arbres au tronc gigantesque, au feuillage touffu, on arrive au pied d'une muraille crénelée défendue par de hautes tours et percée de portes monumentales. La rue principale, large de trente-six mètres, s'étend en droite ligne sur une longueur de trois kilomètres. Elle est coupée à angle droit par d'autres avenues régulières, et de belles proportions. Aux différents points d'intersection, se trouvent de grandes places et des marchés fort animés. Les maisons sont couvertes de dessins variés, d'arabesques en forme de pots de fleurs; généralement cette riche ornementation se détache en blanc sur fond rose, ou bien en bleu sur blanc. La couleur jaune paraît réservée aux palais du souverain, aux monuments publics et aux temples hindous. Ces derniers sont construits sur de superbes terrasses qui s'élèvent à la hauteur d'un premier étage. On y arrive par de larges escaliers de marbre blanc. Dans les rues latérales, on remarque de charmantes habitations avec balustrades découpées à jour et kiosques élégants; presque toutes sont ornées de fines peintures représentant des scènes religieuses ou bien des aventures de chasse et de guerre. Un sujet fréquemment reproduit représente un éléphant au trot chargé de trois

personnes et précédé par une troupe de guerriers à la tête desquels galope un cavalier. Parfois, à côté d'un paysage fantastique, traversé à toute vapeur par un train de chemin de fer, l'artiste indigène a peint de curieux types anglais, véritables caricatures des modes et des allures familières à la race conquérante.

L'attrait de la couleur est si puissant aux yeux des habitants de Jeypore, que, non contents de barioler leur demeure de dessins multicolores, ils vont jusqu'à teindre leurs animaux domestiques. Il n'est pas rare de rencontrer des poules vertes, des chèvres violettes et des moutons bleus. Les cornes des bœufs sont peintes en rouge ou en vert; il en est de même du front des éléphants.

Nous errons à travers la ville, à pied, au hasard. Ici, point de monuments comme à Agra; l'aspect de la rue suffit pour intéresser. Voici des échoppes où l'on vend de jolies statuettes en marbre doré représentant les dieux du panthéon hindou. Jeypore est renommé pour ce genre de fabrication; c'est dans ses environs que se trouvent les carrières de marbre blanc qui ont fourni tant de précieux matériaux aux capitales des Mogols. Plus loin, un marchand a étendu sur une natte une montagne d'objets de laque aux reflets métalliques; ce sont de larges bracelets, tels que les femmes ont l'habitude d'en porter. Près de là, dans une boutique ouverte, des jeunes filles à demi nues tournent rapidement les meules pour écraser le grain. Par groupes de cinq ou six, elles accomplissent tous les jours leur rude labeur, tout en chantant et en riant aux éclats.

Dans la rue, le costume des femmes est différent : elles ont une courte camisole qui ne couvre que les épaules et la moitié supérieure des seins, laissant le torse et une partie du ventre nus; des pantalons collants complètent leur costume. Leur tête est couverte d'une longue pièce d'étoffe qu'elles ramènent aussitôt sur la bouche si quelque étranger les regarde.

Les hommes portent un turban blanc ou rouge, roulé avec art autour d'une coiffe qui s'élève en pointe sur l'un des côtés. Ils ont la barbe hérissée, séparée par une raie verticale et dirigée horizontalement à droite et à gauche; souvent, ils se la teignent en rouge, ce qui leur donne un aspect singulièrement féroce.

Beaucoup portent des mouchoirs passés sous le menton et cachant les joues et les oreilles. Cette mode disgracieuse, dont je ne soupçonnais pas le véritable motif, me cause d'abord un certain étonnement; il me paraissait étrange que tant de personnes, appartenant toutes au sexe masculin, souffrissent de maux de dents. Plus tard, j'appris que ce mouchoir, qui m'intriguait si fort, avait pour but de maintenir la barbe relevée et pressée contre les tempes.

On rencontre beaucoup de gens revêtus de riches costumes, offrant une certaine analogie avec celui des pages ou des hérauts d'armes du quinzième siècle. La population des deux sexes affectionne particulièrement les étoffes aux couleurs rutilantes.

J'ai déjà dit que les rues étaient fort larges; de plus, elles sont parfaitement entretenues, munies de trottoirs,

plantées d'arbres et éclairées au gaz. Dans les bazars, beaucoup de petites transactions se font au moyen des cauris, petits coquillages appartenant au genre porcelaine (*cypræa moneta*), qui se pêchent aux îles Maldives et sur la côte d'Afrique. Il en faut environ six mille pour faire une roupie. Il existe aussi une vieille monnaie de cuivre, fort épaisse, mais de peu de valeur.

Dans l'après-midi, nous allons visiter le palais du mahârajah. Mais nous ne sommes plus sur le territoire anglais, où notre seule qualité d'Européens lève tous les obstacles. Il nous faut faire passer nos cartes à l'office de la presse où, après une assez longue attente, on nous délivre la permission demandée. Dès notre entrée dans la cour, on nous retire nos ombrelles, malgré le soleil impitoyable qui darde sur nous ses rayons presque perpendiculaires. Le parasol, étant l'emblème de la souveraineté, est réservé au prince seul, dans l'intérieur de son palais. Précédés de deux gardes, nous visitons d'abord la salle à manger, sorte de halle ouverte de trois côtés, avec arcades et piliers, le tout entièrement peint à fresque; puis la salle des *durbars* ou réceptions, beaucoup plus grande, mais dans le même style. Nous traversons plusieurs cours encombrées de gens de service et d'officiers au riche costume. Sous un portique, une centaine d'écrivains accroupis griffonnent sur leurs genoux un terrible grimoire sans trop se presser, comme des employés au mois d'un ministère quelconque. De là, par une série de couloirs, nous passons dans les jardins sur lesquels s'élève la façade principale du palais.

Un délicieux salon de repos s'ouvre au rez-de-chaussée; il est orné de ravissantes colonnes de marbre blanc incrusté d'or et de pierres précieuses. Le mobilier offre un singulier mélange du luxe asiatique et du goût européen; des gravures françaises, des glaces magnifiques, des trophées d'armes tapissent les murs. Dans un coin, je remarque un curieux vélocipède à trois roues, destiné à être mis en mouvement par autant d'Indiens; dans la partie centrale du véhicule, se dresse un siége élevé, sorte de trône réservé au maharajah.

Un plan incliné nous conduit au premier étage, sur une belle terrasse où l'on jouit d'une vue générale sur l'ensemble du palais, immense édifice fort compliqué, mais d'un aspect réellement majestueux. Les sons d'une musique barbare s'échappent à travers les fenêtres grillées du *zenana* et parviennent jusqu'à nos oreilles.

Comme presque tous les princes rajpouts, le maharajah est hindou; on le dit très-éclairé et sérieusement attaché à l'Angleterre. Ce qu'il y a de positif, c'est qu'il s'est toujours montré fort désireux d'introduire dans ses États la civilisation européenne. C'est ainsi qu'il a favorisé la construction d'un chemin de fer, et doté sa capitale d'une école de médecine, d'un collége anglais et oriental, d'un hôpital, d'un arsenal, d'un observatoire et d'une usine à gaz. Il a aussi ouvert au public un beau jardin dessiné à l'anglaise, et contenant un muséum, une ménagerie, une jolie collection d'oiseaux, des fontaines, et une remarquable statue élevée à « son ami » lord Mayo, gouverneur général des Indes, qui périt sous le poi-

gnard d'un assassin, le 8 février 1872, aux îles Andaman.

Au moment où nous sortons de son palais, nous rencontrons le maharajah, qui revient de la promenade. Il est précédé par un groupe de cavaliers en costume d'opéra-comique; lui-même est assis, seul, dans une calèche européenne; il porte des lunettes bleues. Deux coureurs le suivent à pied, un à chaque portière; le cortége est terminé par une escorte de lanciers et une voiture renfermant de graves personnages à longue barbe blanche et couverts de somptueux vêtements.

Nous allons ensuite voir la façade bizarre du palais des Vents, avec ses innombrables clochetons qui forment autant de balcons séparés; puis nous descendons le long de la grande route d'Amber, entre deux rangées de palais, jusqu'à un grand étang qui baigne les jardins du maharajah. Là se prélassent de nombreux alligators, ventrus, cuirassés, gigantesques, filant lentement entre deux eaux, ou bien dormant au soleil, par petits groupes échoués sur la vase, immobiles et semblables à des troncs d'arbres. Leur dos noirâtre émerge seul au-dessus de l'eau. Sur ces îlots d'un nouveau genre, se tiennent des oiseaux aquatiques qui, perchés sur une patte, semblent s'y reposer avec la plus complète sécurité; d'énormes tortues viennent de temps en temps respirer à la surface et disparaissent au moindre bruit. Les sommets des montagnes voisines sont couronnés de fortifications, de vieilles tours et de murailles à demi ruinées. Leurs flancs abrupts sont dépourvus de végétation.

Nous rentrons en ville. Le jour touche à sa fin; le soleil couchant éclaire de ses rayons obliques les teintes roses des murailles. Nous ne pouvons nous lasser d'admirer cette singulière architecture, cette cité entièrement peinte à fresque, ces rues admirablement entretenues, arrosées avec soin et qui ne seraient déplacées dans aucune capitale de l'Europe. Une foule considérable, aux costumes pittoresques, à l'air heureux et aisé, se presse autour des bazars. Nous nous arrêtons quelques instants sur une place publique où vingt officiers passent en revue une centaine d'hommes à la solde du maharajah. Chefs et soldats portent, à peu de chose près, l'uniforme anglais. Ce sont de beaux hommes, à la physionomie expressive, à l'œil hardi. Mais ces troupes sont loin d'avoir la tenue correcte des cipayes du gouvernement de la Reine. Ils paraissent gênés sous leurs habits européens; je suis persuadé que le brillant costume national leur siérait infiniment mieux.

A huit heures du soir, nous prenions le chemin de fer pour Delhi : distance, 307 kilomètres. A Bandikuf, le train continue sa route sur Agra. Il est minuit; nous ne repartirons qu'à trois heures. On nous indique une voiture qui doit faire partie du convoi de Delhi; nous la transformons aussitôt en chambre à coucher, et nous ne tardons pas à nous endormir profondément.

Le jour nous prend à Ulwar, chef-lieu d'une principauté gouvernée par un rajah, sous la surveillance d'un résident anglais.

Le thermomètre ne marque que 13°; la voie circule

entre deux chaînes de collines arides : ce sont les *Chittore-Hills*. Elles s'élèvent à 400 mètres au-dessus de la plaine, laquelle est elle-même à 500 mètres au-dessus du niveau de la mer. Les arbres sont rares; le sol est sec. Ce n'est qu'au moyen des irrigations qu'on peut arriver à le fertiliser et à lui faire produire régulièrement deux récoltes par an, une en septembre et l'autre en avril.

Nous apercevons quelques antilopes sauvages et de grands oiseaux peu farouches, comme tous ceux de ce pays, qui ne sont jamais inquiétés par l'homme. On traverse sur un pont très-long une immense rivière où il n'y a plus une seule goutte d'eau. Le sable transporté par le vent forme une série de dunes qui envahissent l'intérieur des terres et donnent naissance à des jungles ou terrains incultes couverts de broussailles.

Bientôt nous perdons de vue les dernières collines, et la vaste plaine, seule, se déroule à nos yeux.

Quelques heures avant Delhi, la campagne, mieux arrosée, prend un aspect moins désert. Des ruines amoncelées de chaque côté de la voie annoncent les approches de la grande cité. A trois heures nous entrons en gare ; une demi-heure après, je prenais à l'hôtel *the United Service* un délicieux bain froid qui me faisait oublier la fatigue et la poussière de la route.

CHAPITRE VII

DELHI ET HIMALAYA

Delhi. — Massourie. — L'Himalaya.

Mon excellent compagnon de voyage, pressé de retourner en Russie, n'ira pas au delà de Delhi. Il a l'intention de prendre ici quelques jours de repos, puis de rétrograder sur Bombay, pour s'y embarquer sur le bateau partant pour l'Europe le 2 décembre prochain. Nous devrons donc nous séparer bientôt; car je tiens à faire une pointe dans l'Himalaya et à pousser dans le Nord, au moins jusqu'à Lahore.

A sept heures, le thermomètre ne marque que 8°. Quel plaisir, par cette fraîche matinée, de pouvoir sortir à pied de l'hôtel et flâner au hasard par la ville, sans la troupe de guides, d'officieux et de mendiants, cortége quasi obligatoire du touriste européen dans l'Inde!

C'est avec bonheur que je parcours les belles allées du *Jardin de la Reine*, magnifique promenade avec de l'eau courante partout, des arbres superbes, d'épais massifs de rosiers en fleur et d'orangers chargés de fruits. Sur les bords d'une pièce d'eau, près d'un énorme éléphant de pierre, sculpture antique provenant de Gwalior, errent des ibis, des grues, des paons et autres grands oiseaux au brillant plumage. Des nuées de per-

roquets verts voltigent et babillent de tous côtés. Une ménagerie renferme des tigres, des panthères et autres animaux féroces, tandis que la tribu variée des singes, retenue simplement par une longue chaîne de fer fixée au tronc des arbres, jouit en plein air d'une demi-liberté. Non loin de là, on a ménagé de vastes espaces où, sur les vertes pelouses d'un parc dessiné à l'anglaise, les officiers de la garnison peuvent se livrer à leurs jeux favoris de la balle et du criquet.

A l'une des extrémités de ce beau jardin, se trouve l'Institut de Delhi, contenant une riche bibliothèque et un musée où, parmi une foule d'objets intéressants, je remarque de curieux échantillons d'itacolumite, roche composée de quartz et de mica, et jouissant de la propriété singulière d'être presque aussi flexible que du caoutchouc. Une galerie spéciale est consacrée aux objets provenant de fouilles exécutées dans les environs. L'art occidental a dû, à une certaine époque, exercer son influence jusque dans ces contrées éloignées; car je remarque un certain nombre de statues qui, par l'agencement des draperies et le type de la physionomie, rappellent évidemment le style grec.

En face du musée, se dresse la tour de l'Horloge, élégante construction gothique. A deux pas de là, nous sommes dans le *Chandi-Chouk*, principale rue de Delhi, parfaitement entretenue, large de quarante mètres, avec une promenade centrale arrosée par un petit canal que borde une double rangée de tamarins. Des boutiques d'orfévrerie, de maroquinerie, de tissus brochés d'or et de

produits variés du Cachemire, en occupent les côtés; elles passent pour les mieux assorties de l'Inde entière. Toutefois ce ne sont guère que des objets communs et de peu de valeur qui sont exposés aux regards. En Orient, les choses vraiment belles ne s'étalent pas en montre à la devanture; elles restent soigneusement renfermées dans des coffres à l'arrière-boutique, ou bien dans les appartements privés du marchand.

Le *Chandi-Chouk*, passant devant les jardins de la banque de Delhi, aboutit à la citadelle, dont les hautes murailles de grès rouge, flanquées de bastions et de tourelles, ressemblent beaucoup à celles du fort d'Agra, et, comme elles, dominent le cours de la Jumna. On y accède par deux entrées, dont la principale est la porte de Lahore, splendide arcade gothique percée dans les flancs d'une énorme tour et se prolongeant en un long passage voûté comme une cathédrale, interrompu au centre par une petite cour octogonale, ornée d'inscriptions arabes décoratives en applications de marbre, et de fleurs en mosaïque.

Lorsqu'on pénètre dans la vaste enceinte du fort, on est désagréablement surpris à la vue des lourdes casernes et des bâtiments sans caractère qui ont remplacé, depuis l'insurrection de 1857, les antiques palais des empereurs mogols. Cependant quelques salles ont trouvé grâce devant le génie militaire et restent encore debout, derniers témoins d'une splendeur passée.

C'est d'abord la galerie des musiciens, vaste construction à deux étages avec arcades et terrasses superposées; puis la salle des audiences publiques, au milieu de laquelle

s'élève un trône couvert de mosaïques. Malheureusement l'ornementation des voûtes et des piliers, autrefois incrustés d'or et de pierres précieuses, a eu beaucoup à souffrir. Traversant une petite cour voisine, on arrive à la salle des audiences particulières, admirable colonnade sculptée et dorée avec balcons de marbre finement découpés et kiosques sur la Jumna. Le plafond était autrefois revêtu de filigranes d'or et d'argent, genre de travail pour lequel les orfévres de Delhi ont encore conservé une réputation méritée. Au centre se trouvait le fameux trône *des paons,* dont le voyageur français Tavernier, qui devait s'y connaître, puisqu'il était lui-même joaillier, estimait, au dix-septième siècle, la valeur à cent cinquante millions de francs. Toutes ces richesses furent enlevées en 1739 par le roi de Perse Nadir-Shah. On lit sur les pilastres de la salle cette inscription plusieurs fois répétée en caractères arabes : « S'il existe un paradis sur la terre, c'est ici, c'est ici. »

Près de là, on voit encore une partie des bâtiments du sérail, les bains royaux et une petite mosquée. Ce sont autant de merveilles : le marbre blanc, décoré de mosaïques et de fleurs en or, y revêt, sous l'habile ciseau de l'artiste, les formes les plus capricieuses.

Hors de la forteresse, à l'extrémité d'une large esplanade, se trouve la *Jumma-Musjid,* l'une des plus belles de l'Inde, sinon du monde entier. Elle est située sur une éminence rocheuse d'où l'on domine la ville. Un magnifique escalier de quarante marches conduit à une plateforme de cent cinquante mètres de côté, avec une pièce

d'eau au centre. D'élégants arceaux courent sur trois des côtés, reliant un nombre égal de portails majestueux. Un pavillon de marbre, de forme octogonale, s'élève à chaque angle. Le quatrième côté est occupé par la mosquée, dont les trois dômes, d'une blancheur immaculée, sont revêtus d'ornements en bronze doré. L'intérieur est pavé de dalles de marbre blanc, encadrées d'une bordure noire. Deux minarets, formés de bandes verticales de marbre et de pierre rouge dont la combinaison produit le meilleur effet, s'élèvent à une hauteur de quarante mètres. Des inscriptions décoratives en marbre noir nous apprennent que Shah-Jehan fut le fondateur de cette mosquée, et que les travaux commencés en 1630 durèrent dix années. On conserve dans un petit pavillon différentes reliques vénérées, parmi lesquelles la plus célèbre est un poil de la barbe de Mahomet.

Avant de retourner à l'hôtel, je visite, dans le *Chandi-Chouk*, la mosquée où se tenait Nadir-Shah pendant le massacre des habitants de Delhi. Cent mille personnes de tout sexe et de tout âge avaient déjà été égorgées lorsqu'il envoya l'ordre de cesser le carnage.

Un siècle et demi nous sépare à peine de cette sinistre époque qui n'a été qu'un épisode dans l'histoire de Delhi, ville tant de fois détruite, rebâtie, saccagée de nouveau et reconstruite sur un autre emplacement, que ses ruines couvrent aujourd'hui un espace de vingt-six kilomètres de long sur dix de large, et qu'on y retrouve les traces de neuf cités distinctes.

L'heureuse situation de la Rome indienne sur les bords

de la Jumna, au point de jonction des routes commerciales qui unissent les plateaux de l'Asie centrale aux riches provinces de l'Hindoustan, en a fait de tout temps une place de la plus haute importance, désignée naturellement, par ses richesses et l'industrie de ses habitants, à l'avidité des conquérants du Nord.

L'antique dynastie des souverains hindous fut remplacée à la fin du douzième siècle par les princes afghans. En 1398, Tamerlan prit Delhi et la pilla. Déchue de son rang de capitale sous les premiers empereurs mogols, elle ne redevint florissante que sous le règne de Shah-Jehan, qui y transporta sa résidence et la releva de ses ruines en lui donnant le nom de *Shahjehanabad,* qu'elle a conservé jusque dans ces derniers temps. La ville actuelle ne date donc que de deux cent cinquante années. En 1803, les Anglais s'en emparèrent ainsi que de son territoire, et le Grand Mogol ne fut plus qu'un souverain nominal, recevant une pension de la Compagnie.

En 1857, les cipayes révoltés se réunissent à Delhi et proclament le rétablissement de l'Empire. Quatre mille soldats anglais se présentent devant la place, défendue par une armée dix fois supérieure en nombre. Les troupes européennes, bien que décimées par le choléra, entreprennent le siége de la ville, et, assiégées elles-mêmes, résistent héroïquement pendant trois mois, qui ne furent qu'une longue suite d'engagements meurtriers. Dans le courant de septembre, ayant reçu des renforts, le général Wilson commande l'assaut et emporte la citadelle après un combat désespéré. Mais les Anglais ne purent reconquérir la ville

que rue par rue et maison par maison, au prix d'une lutte acharnée qui dura une semaine entière.

Aujourd'hui Delhi compte 155,000 habitants, partagés en un nombre à peu près égal d'Hindous et de musulmans. Cette antique cité, qui au temps de sa splendeur renfermait, dit-on, 2 millions d'âmes, est devenue une dépendance administrative du Penjab ; elle n'est plus qu'un simple chef-lieu de district.

Toutefois, dans le courant de janvier 1876, une cérémonie imposante vint, pour un moment, lui rendre l'éclat des plus beaux jours de son histoire. En présence de l'héritier du trône d'Angleterre et de cent cinquante-trois princes vassaux rassemblés à Delhi, depuis l'Himalaya jusqu'au cap Comorin, le vice-roi, lord Lytton, a solennellement proclamé, au milieu de toute la pompe orientale, la reine Victoria *impératrice de l'Inde.*

La ténacité des marchands qui nous assiégent à l'hôtel dépasse toutes les bornes. Sous un prétexte quelconque, ils trouvent le moyen d'envahir ma chambre à chaque instant, et je ne parviens à m'en débarrasser qu'au moyen de menaces énergiques. Parmi les objets qu'ils cherchent à me vendre quinze ou vingt fois leur valeur, ce qui me séduit le plus, ce sont les fines peintures sur ivoire, reproduction fort exacte des principaux monuments du pays. Les artistes qui exécutent ces travaux de patience possèdent réellement un grand talent d'imitation. Si vous leur confiez un portrait-carte, deux jours après, ils vous apporteront une charmante miniature, copie parfaitement exacte de la photographie qu'ils ont eue entre les

mains. Ce petit chef-d'œuvre peint sur ivoire ne vous coûtera qu'un prix très-modéré.

Malheureusement je n'avais pas le loisir de mettre à l'épreuve le savoir-faire de ces artistes renommés. Devant continuer le lendemain ma route vers le Nord, j'étais surtout désireux de mettre à profit le reste de ma journée pour visiter les principaux monuments qui subsistent encore dans la banlieue de Delhi. M. de S... m'accompagnait dans cette excursion, la dernière que nous devions faire ensemble.

Après avoir traversé de nouveau la ville et dépassé plusieurs ruines éparses dans la campagne ainsi que d'innombrables tombeaux (que l'on reconnaît au dôme unique qui les surmonte, tandis que les mosquées en ont toujours au moins trois), nous arrivons au mausolée de Safdar-Jang, vizir d'Ahmed-Shah et vice-roi d'Oude. Au centre d'un jardin carré, sur une terrasse de marbre blanc, s'élève ce monument, imitation remarquable, quoique dans de moindres proportions, du Taj d'Agra.

Une heure après, nous sommes en présence de l'une des merveilles de l'Inde, le *Koutub Minar*, ou colonne du Géant : c'est la tour la plus élevée du monde entier. Elle est dans un état parfait de conservation. Son diamètre, de seize mètres à la base, va toujours en décroissant et n'en a plus que quatre au sommet, qui s'élève à soixante-quinze mètres au-dessus du sol. Elle compte cinq étages, dont la hauteur diminue en proportion de la largeur du fût. Cette disposition a pour effet, en exagérant la perspective, d'augmenter la hauteur apparente. La forme du

Koutub est polygonale jusqu'à la hauteur du premier étage; ensuite elle devient ronde. La surface entière du monument est profondément cannelée du haut en bas, ornée de délicates ciselures et de larges bandes horizontales où des versets du Coran sont sculptés en relief. Les trois premiers étages sont en grès rouge, les deux derniers en marbre noir et blanc; les galeries saillantes qui les séparent sont richement décorées, et supportées par des consoles massives.

La construction de cet édifice grandiose remonte au commencement du treizième siècle. Un escalier de trois cent soixante-dix-huit marches conduit aisément au sommet, d'où l'on jouit d'une vue splendide sur la campagne environnante, les ruines et les tombeaux épars dans l'immense plaine. Mais ce n'est pas le *Koutub* seul que l'on vient admirer à dix-huit kilomètres de Delhi. Il n'existe peut-être nulle part au monde un endroit où tant de monuments intéressants se trouvent agglomérés sur un espace aussi restreint.

Au pied même de la tour du Géant, se trouve une mosquée construite avec des débris d'anciens temples hindous. On peut y admirer toute une forêt de hautes colonnes carrées dont les sculptures bizarres, fouillées avec une patience incroyable, offrent une variété infinie de dessins. Au milieu d'une cour, se dresse le fameux *pilier de fer,* d'une longueur totale de quinze mètres sur un diamètre de quarante centimètres, mais enfoncé en terre jusqu'à la moitié de sa hauteur. Une inscription fait remonter au quatrième siècle de notre ère l'origine

de cette singulière colonne de métal, forgée d'un seul bloc, et dont le poids ne s'élève pas à moins de treize mille cinq cents kilogrammes.

A peu de distance, on voit les restes d'une tour inachevée, deux fois plus large à sa base que le *Koutub*, mais dont la hauteur ne dépasse pas douze mètres.

Près de là sont les ruines du palais d'Aladin, dont il ne reste plus que quelques murailles d'une épaisseur énorme et une porte majestueuse, véritable chef-d'œuvre d'ornementation arabe.

Citons encore le tombeau de l'empereur Altamsh, mort en 1236, auquel on attribue la construction du *Koutub*; l'intérieur, décoré avec un goût exquis, est une merveille de grâce et de délicatesse.

Beaucoup d'autres ruines dignes d'intérêt existent dans les environs; on pourrait y passer utilement une journée entière; mais je plaindrais le touriste qui se risquerait à en faire l'expérience : sa patience sera mise à une rude épreuve. Dès que sa voiture aura été signalée sur la route, toute une tribu déguenillée se précipitera sur lui comme sur une proie. En butte aux obsessions continuelles d'une population qui paraît n'avoir d'autres ressources que l'exploitation de l'étranger, regardant chaque touriste comme son propre bien et cherchant tous les moyens imaginables pour lui faire rendre le plus possible, comment pourra-t-il trouver le calme, le recueillement indispensables pour visiter ces lieux si pleins de souvenirs, pour admirer à loisir ces monuments splendides? Quelle que soit la dose de longanimité dont la nature vous ait doué, il arrive

un moment où elle finit par s'épuiser. Mais, *uno avulso, non deficit alter;* la horde insatiable se renouvelle sans cesse, lâche et craintive, mais tenace. Aussi, écœuré à la vue de tous ces mendiants effrontés, de ces hommes bien constitués, dans toute la force de l'âge, souriant niaisement en vous offrant une fleur, vous vous hâtez de remonter en voiture, plein de mépris pour cette race dégénérée prête à tout faire pour la plus infime pièce de monnaie. C'est ainsi que nous dîmes adieu au *Koutub* et à toutes ses magnificences.

Trois quarts d'heure de route à travers une campagne pittoresque et boisée où l'on rencontre à chaque pas des pans de murs isolés, des portiques dévastés, des mosquées en ruine et des tombeaux à demi cachés sous une végétation parasite d'arbrisseaux et de plantes grimpantes, nous conduisent au mausolée de l'empereur Humayoun, père d'Akbar le Grand. Ce noble édifice, antérieur d'un demi-siècle au Taj, s'élève au milieu d'une vaste terrasse carrée, de huit mètres de hauteur, supportée par d'élégants arceaux, et à laquelle on arrive par quatre grands escaliers. Chacun des côtés du mausolée est percé de trois hautes et profondes arcades, garnies de panneaux découpés à jour, en guise de fenêtres. Tout l'édifice est en belle pierre rouge avec incrustations et dôme en marbre blanc. L'intérieur est également en marbre; autour de la salle centrale, qui renferme le cénotaphe de l'empereur, court un corridor reliant quatre autres pièces octogonales où se trouvent les tombeaux de ses épouses favorites.

Un fait digne de remarque, c'est qu'ici, comme dans

la plupart des monuments de l'Inde, nous ne voyons aucun gardien ; les portes paraissent rester constamment ouvertes, sans que cependant il se commette la moindre dévastation.

Nous nous reposons longuement sur la terrasse. Le soleil, qui va bientôt disparaître, dore de ses derniers rayons l'immense coupole de marbre et les ruines environnantes ; une teinte enflammée colore dans le lointain les gigantesques remparts crevassés et les tours à moitié écroulées d'une antique forteresse abandonnée ; tout un monde de tombeaux dont la blancheur contraste avec la sombre verdure des grands arbres et la teinte rougeâtre du sol, s'étend à perte de vue et donne à la plaine déserte l'aspect d'un cimetière de géants.

Ces lieux qui nous apparaissent aujourd'hui si paisibles et pleins d'une douce mélancolie, furent témoins, en 1857, d'un drame sanglant, épisode vraiment homérique dans l'histoire de cette terrible époque. C'était le 23 septembre ; Delhi venait d'être arraché aux cipayes insurgés. Le vieil empereur était prisonnier des Anglais ; mais son fils Abou-Bekr et ses deux cousins avaient rallié autour d'eux les débris des bandes révoltées, à l'abri des voûtes de la tombe d'Humayoun. La présence des membres de la famille impériale dans le voisinage de la ville constituait un danger permanent pour l'armée anglaise victorieuse, il est vrai, mais épuisée par un triomphe chèrement disputé. C'est alors que le major Hodson (celui-là même dont nous avons vu le tombeau à Luknow, où il devait quelques mois plus tard trouver une mort glo-

rieuse) résolut de s'emparer par un hardi coup de main des trois princes indiens. Déjà, la veille, il avait reçu, dans les circonstances les plus dramatiques, la soumission du Grand Mogol.

Cette fois, accompagné seulement par le lieutenan Mac Dowel et une poignée de soldats sikhs, il se porte vers les rangs de la multitude armée qui défend les abords de l'asile où se cachent les chefs de la rébellion. Là, il ordonne à la foule de déposer ses armes, et il a l'audace de sommer les princes de se rendre immédiatement et sans condition. Après de longs pourparlers, au milieu des cris de rage des soldats irrités, les trois princes, se décidant à obéir, montent sur une charrette à bœufs et se remettent entre les mains des deux officiers anglais. Mais, au moment où l'escorte reprend le chemin de Delhi, une foule considérable, vociférant et brandissant des armes, entoure le petit cortége, cherchant à lui barrer le passage. A chaque instant son attitude devient plus menaçante. Hodson, toujours calme, mais voyant le succès de son expédition compromis, prend aussitôt une résolution extrême : il commande la halte, monte dans la voiture et, à bout portant, tue les trois princes de sa propre main, avec son revolver. La population, terrifiée par cette exécution sommaire, cessa toute velléité de résistance et, pleine de stupeur, s'écoula lentement.

24 *novembre*. — A trois heures du matin, accompagné d'un coolie porteur de mon léger bagage, je me rends à la gare du *Scinde Punjab and Delhi Railway*.

Hier soir, j'ai pris congé de mon compagnon de voyage

dont j'avais été à même, pendant ces dix derniers jours, d'apprécier le sympathique caractère autant que la profonde érudition. Habitant la Chine depuis plus de trente années, en dernier lieu consul général de Russie à Shang-haï, M. le comte de Skatschkoff s'était passionné pour la littérature et les études sinologiques. Écrivant le chinois et en parlant couramment plusieurs dialectes, il avait réuni une nombreuse bibliothèque de livres et de manuscrits écrits en cette langue. De plus, il avait voyagé en Perse et accompli plusieurs fois, et en toute saison, le trajet par terre de Saint-Pétersbourg à Pékin. Parcourant, comme moi, l'Inde pour la première fois, il se plaisait à comparer tout ce que nous voyions aux pays de l'extrême Orient qu'il connaissait si bien. Sa conversation était pour moi des plus instructives et toujours pleine d'intérêt. Aussi les premiers moments qui suivirent notre séparation me furent-ils assez pénibles. Mon voyage entrait dans une phase nouvelle : de Marseille à Calcutta, l'existence à bord, au milieu de nombreux compatriotes, avait presque été une vie de famille; puis, le hasard m'ayant réuni à un aimable compagnon, j'avais jusqu'à ce jour pu échanger mes idées dans ma langue maternelle. Me voici maintenant absolument seul, inconnu de tous, et réduit, pour me faire comprendre, à écorcher un anglais détestable, mêlé de quelques bribes d'hindoustani. Toutefois l'attrait si puissant des voyages lointains ne tarde pas à l'emporter sur toute autre considération; l'idée que je suis en route vers le Nord, et que je vais m'enfoncer plus profondément encore au cœur de cette

Inde, autrefois si mystérieuse, me domine de plus en plus et vient donner un autre cours à mes réflexions.

Le jour se montre à Mirat, ville de 80,000 âmes, à 65 kilomètres de Delhi. Les casernes du cantonnement anglais sont visibles de la gare du chemin de fer; c'est de là que, le 10 mai 1857, partit l'étincelle qui, se répandant de proche en proche, devait allumer bientôt un si terrible incendie. C'était un dimanche : les cipayes des 11e et 20e régiments du Bengale donnaient depuis plusieurs jours des signes d'indiscipline, accusant leurs chefs de les obliger à se servir de cartouches enduites de graisse dont le contact impur devait leur faire perdre leur caste. Profitant du moment où la population européenne se rend à l'église, ils entrent en révolte ouverte, massacrent leurs officiers accourus pour les faire rentrer dans le devoir, tuent tous les Anglais qui leur tombent sous la main, pillent et brûlent leurs maisons, et marchent sur Delhi, dont la garnison native ouvre les portes à l'insurrection.

A onze heures du matin, après un trajet de cent soixante-dix-sept kilomètres, je quitte le train à Saharunpore, petite station qui n'a d'autre importance que sa situation sur la route du *sanitarium* de Massourie, le plus accessible de l'Himalaya, que je désirais visiter avant de continuer ma route sur Lahore.

Pour la première fois, je fais connaissance avec le *dak-bungalow* (maison des voyageurs). On donne ce nom à un petit bâtiment ordinairement composé de deux chambres à coucher avec une salle à manger commune.

Cette précieuse ressource du voyageur dans l'Inde se rencontre à proximité de tous les centres importants, ou bien, espacée à distance convenable, le long des routes fréquentées.

Un gardien, le plus souvent ancien cipaye, est attaché à l'établissement et loge dans les dépendances. Tout Européen, au prix d'une roupie par jour, a le droit de s'installer au *dak-bungalow;* après vingt-quatre heures de séjour, il doit céder la place au nouvel arrivant, s'il s'en présente; mais, s'il ne vient personne, il pourra rester tout le temps qu'il désirera. Le règlement est affiché dans la salle. Si vous n'avez pas de serviteurs, le gardien ira acheter pour votre compte au bazar les provisions dont vous aurez besoin, et fera lui-même votre cuisine; à votre départ, il sera tenu de vous représenter avec sa note le livre où vous êtes invité à inscrire le jour et l'heure de votre arrivée, le temps de votre séjour, le montant de vos dépenses et vos observations sur le service.

Grâce à cette institution, établie par le gouvernement pour faciliter les voyages de ses employés, le touriste européen est assuré, même dans les contrées les plus éloignées des lignes de chemin de fer, de trouver partout, sinon un hôtel, du moins un abri, où, à défaut de luxe, il pourra se procurer le strict nécessaire.

Pendant les interminables préparatifs d'un assez mauvais déjeuner, je me renseigne sur les divers moyens de communication; j'apprends qu'il existe un service de voitures à volonté, au prix fixé par l'administration à neuf roupies, pour franchir la distance de soixante-dix-sept

kilomètres qui me sépare de Rajpore, village situé au pied même de la montagne. Le babou maître de poste paraissait peu disposé à me fournir les moyens de partir tout de suite ; une roupie de pourboire que je lui donnai fort à propos vint réchauffer son zèle, et bientôt après une *tonga* attelée de deux chevaux m'attendait dans la cour du bungalow.

Ce véhicule, de construction fort primitive, se compose d'une caisse montée sur deux roues et munie de deux banquettes sur chacune desquelles deux personnes peuvent prendre place dos à dos; le cocher se tient sur le siége du devant, le voyageur lui fait équilibre en arrière et à reculons. Cette voiture est ouverte de tous côtés et surmontée d'un léger toit qui ne garantit que très-imparfaitement de la pluie ou du soleil. Faute de place, le voyageur ne peut emporter avec lui qu'un fort mince bagage. De plus, comme il n'y a pas de ressorts, les moindres cahots de la route occasionnent des secousses fort désagréables. Pour vous maintenir en équilibre sur la planche étroite où vous êtes assis, vous devez arc-bouter vos jambes et vous cramponner vigoureusement à la barre de fer qui soutient le toit. Cet exercice est très-fatigant au commencement, mais on finit par s'y habituer, surtout si le chemin n'est pas trop mauvais.

Nous partons à toute vitesse sur une large route bordée de touffes de bambous, d'euphorbes gigantesques et de catalpas en fleur dont les branches se rejoignent et forment berceau au-dessus de nos têtes.

Les relais sont très-courts, espacés de six en six kilo-

mètres seulement. Les chevaux sont rapidement attelés, presque libres sous un petit joug de fer, et partent tout de suite au galop, accompagnés jusqu'à l'étape suivante par le palefrenier, qui accomplit tout le trajet en courant à leurs côtés et les ramène ensuite à l'écurie. Quelquefois nous avons affaire à des bêtes vicieuses ou rétives qui refusent tout service; trois ou quatre hommes cherchent alors à les exciter par leurs cris; l'un pousse la voiture, un autre leur attache aux jambes de devant une corde qu'il tire de toutes ses forces. Les chevaux cèdent enfin, mais après un temps de galop s'arrêtent court et font mine de retourner en arrière; le mieux est de les laisser faire et de les ramener en ligne par un nouveau circuit.

A mi-chemin, nous franchissons la petite chaîne des *Siwalik;* le point culminant de ces montagnes de formation calcaire ne s'élève qu'à 1,100 mètres. Sur les bords de la route, de hautes pyramides de terre et de sable, ravinées par les pluies, dressent leurs pics aigus.

Nous entrons dans le Doum, pittoresque vallée qui s'étend entre le Gange et la Jumna. L'Himalaya m'apparaît comme une sombre muraille, barrant à une hauteur énorme tout un côté de l'horizon. Le jour baisse rapidement; lorsque nous entrons à Dehra, la nuit est venue. Le conducteur fait résonner joyeusement sa trompette pour avertir les passants, et lance les chevaux à fond de train dans l'unique rue de la petite ville. Tout à coup un choc épouvantable me lance sur la route; un lourd chariot, imprudemment remisé au travers du chemin, a causé l'accident. Heureusement nous n'avons aucun

mal, mais la *tonga*, dont le timon s'était déjà brisé une heure auparavant et avait été réparé tant bien que mal, est maintenant complétement disloquée et tout à fait hors d'usage. Il faut en chercher une autre, et ce n'est que fort avant dans la soirée que je puis enfin me reposer et trouver un dîner passable à l'hôtel Hurst, à Rajpore. Ces sortes d'aventures sont très-communes par ici : toutes les fois que l'on voyage en *tonga*, il faut s'attendre à une traversée accidentée.

Malgré tous ces désagréments et le manque absolu de confortable, ce petit trajet m'avait vivement intéressé. Le spectacle de la route est toujours très-animé. A chaque instant on rencontre des cantonniers ou des casseurs de pierres accroupis sur leurs talons; des troupes de femmes demi-nues se rendant aux travaux des champs, courbées sous le poids d'énormes fardeaux qu'elles portent sur leur tête; des voyageurs isolés, de types divers et de nuances plus ou moins foncées, marchant pieds nus dans la poussière, un long bambou à la main. Voici des véhicules de toutes sortes, *hekkas*, *garries*, chars à bœufs, et d'énormes omnibus à deux étages où des Européens s'étendent à l'aise, couchés sur des nattes à l'arrière, tandis que la foule des indigènes s'entasse à l'avant dans un étroit espace. Et puis, que de beaux arbres sur la route! Je ne me lasse pas d'admirer les banians dont les racines, se détachant de l'extrémité des branches horizontales, s'efforcent de rejoindre les cônes de terre qu'une main prévoyante a élevés à leur rencontre, facilitant ainsi l'œuvre de la nature. Les écureuils

sont si nombreux qu'on en voit presque à chaque arbre du chemin; la familiarité des oiseaux, le peu d'inquiétude qu'ils montrent aux approches de l'homme, ont toujours le don de m'étonner.

Si dans la journée le soleil est très-chaud, la température, par contre, se rafraîchit rapidement dès que la nuit arrive. Ce matin, le thermomètre ne marquait que 10°. Alors que je n'avais pas trop de mes doubles vêtements et de ma couverture, je voyais autour de moi bien des gens dont le costume complet ne se composait que d'un turban, d'un mouchoir et d'un bout de ficelle. Aussi la plupart de ces malheureux toussent-ils affreusement.

25 *novembre.* — La route carrossable s'arrête à Rajpore; l'altitude de ce village, situé à la base de l'Himalaya, est de 800 mètres seulement. Par delà, semblable à un mur, se dresse une chaîne abrupte dont la crête est mouchetée de taches blanches, que l'on prendrait à cette distance pour des petits champs de neige, et qui ne sont autres que les maisons de Massourie et de Landour, dominant la vallée d'une hauteur perpendiculaire de plus de 1,500 mètres.

A sept heures du matin, je quitte l'hôtel en *jampan*, sorte de fauteuil allongé monté sur un brancard soutenu par les épaules de quatre coolies qui se relayent à chaque quart d'heure. Mes hommes se mettent en route d'un pas relevé qui ressemble assez à un petit trot; lorsqu'ils ont une côte rapide à monter, ils prennent une allure plus lente, mais toujours régulière. En somme, ce moyen de locomotion est fort agréable et peu dispendieux; car mes

huit porteurs me coûteront à peine huit francs, et encore devront-ils abandonner une notable partie de leur salaire au maître d'hôtel qui me les a fournis.

Un quart d'heure après avoir quitté Rajpore, l'ascension commence sérieusement à travers un fouillis de broussailles, d'euphorbes et de cactus. Toute cette partie de la route présente une grande aridité ; ce n'est que plus haut que l'on rencontre des arbres véritables et susceptibles de donner une ombre bienfaisante.

Beaucoup de gens descendent de la montagne chargés de lourds fardeaux qu'ils maintiennent en équilibre sur leur tête, ou bien qu'il suspendent aux deux extrémités d'un bambou formant balance sur leur épaule. Aux approches de la mauvaise saison sur les hauteurs, la plupart des habitants déménagent. Il faut que le salaire des coolies soit bien minime, pour que l'on fasse faire à dos d'homme le transport d'objets fort lourds et de si peu de valeur, tels que caisses de fleurs pleines de terre, pots de géraniums, de fuchsias, etc.

Je me croise avec une bande de montagnards aux types et aux costumes entièrement nouveaux pour moi : ce sont des Thibétains. Coiffés d'un bonnet de feutre noir, ils portent des souliers ferrés, des pantalons de laine grossière, et d'épaisses robes ouatées. Chacun d'eux s'arrête à tour de rôle et, se rangeant sur les bords du chemin, s'incline jusqu'à terre en me saluant d'un respectueux « *salam saheb* », tandis que, du haut de mon fauteuil ambulant, je réponds gravement à leur politesse par un geste plein de dignité, comme si je leur donnais ma bénédiction.

Je rencontre aussi quelquefois des voyageurs à cheval et des Anglaises couchées dans un hamac suspendu à un long bambou, que deux hommes courant pieds nus sur les cailloux du chemin portent sur leurs épaules. Mais je me garde bien de les saluer, sachant par expérience que j'en serais pour mes frais.

A mi-chemin, mes hommes font une halte de quelques minutes devant un bungalow près duquel sont installés des marchands de graines, de galettes et de fruits. Pour deux annas je les régale de superbes bananes.

Enfin, après de longs circuits sur un chemin partout bien entretenu, et qu'avec peu de travail on pourrait rendre praticable aux voitures, j'arrive à onze heures du matin à *Himalaya-Hotel,* l'un des meilleurs que j'aie rencontrés dans l'Inde. Dans l'été, il regorge de voyageurs; mais actuellement il n'y vient guère que quelques touristes de passage.

Je consacrai tout le reste de la journée à de charmantes promenades aux environs, cherchant les meilleures stations pour embrasser à la fois la vue lointaine des cimes de l'Himalaya et la profonde vallée du Dehra-Doum. Les maisons de Massourie et de Landour sont jetées comme au hasard sur une crête étroite, suspendues les unes au-dessus des autres, accrochées aux flancs escarpés de la montagne. Elles sont presque toutes entourées d'un petit jardin où croissent les arbres et les fleurs de l'Europe, et reliées entre elles par de jolis sentiers bien sablés.

Parmi les excursions que l'on peut faire à Massourie, la plus intéressante, celle qui donne l'idée la plus com-

plète de la physionomie particulière à l'Himalaya, est le tour du *Camel-Back*. Un chemin admirablement entretenu et toujours horizontal, bien que le terrain soit partout extrêmement accidenté et qu'il ne s'abaisse que pour se relever presque aussitôt, circule suspendu aux pentes abruptes voisines du sommet de ce premier gradin de la puissante chaîne. Du côté du nord, la végétation est bien plus vigoureuse. Quelques arbres ont perdu leurs feuilles, d'autres sont couverts d'un feuillage jaunissant, panaché de nuances rouges d'un éclat surprenant; parmi bien des essences qui me sont inconnues, je remarque de grands rhododendrons et plusieurs variétés de chênes verts à peu près semblables à ceux de nos climats.

Bien que l'astre du jour soit encore très-élevé sur l'horizon, l'air est pur; sa fraîcheur délicieuse forme un heureux contraste avec l'atmosphère étouffante de la plaine. A de certaines places qui n'ont pas encore été atteintes par les rayons du soleil, on voit encore des traces de gelée blanche.

Quelle promenade enchanteresse! Immédiatement au-dessous de moi, se creusent de profondes vallées; d'élégants cottages à demi cachés sous des massifs d'eucalyptus s'abritent dans tous les replis du terrain. La vue s'étend au premier plan sur toutun chaos de montagnes séparées par de sombres fissures où bondit un torrent écumeux, et, par delà un second plan formé par une région couverte de noires forêts de sapins, s'arrête sur les cimes neigeuses qui bordent l'horizon au nord.

Tandis que, de ce côté, la pureté du ciel est telle qu'elle

permet de saisir tous les reliefs des montagnes, la vaste plaine qui s'étend au sud disparaît sous un voile de brouillard, d'où émergent seuls les monts Siwalik.

Je gravis le point culminant du *sanitarium* 2,700 mètres environ au-dessus de la mer. En face de moi, les blanches maisons de Landour s'étagent, à une altitude encore plus considérable, le long d'une arête étroite et boisée. Plus loin, à une énorme distance, des champs de neige aux crêtes dentelées, illuminées par les rayons du soleil couchant, se teignent d'or et de pourpre, et semblent flotter dans les airs comme une légère dentelle. Peu à peu les nuances s'adoucissent, se fondent en passant du rose au blanc mat, et finissent par disparaître dans la brume qui s'élève du fond des sombres ravins.

Reverrai-je jamais un pareil spectacle? Ces pics éternellement glacés, qui se dressent à plus de 8,000 mètres de hauteur, ce sont les plus hautes montagnes du globe; elles servent de frontières au Thibet mystérieux. Cette plaine infinie qui, semblable à l'Océan, se déroule à mes pieds, c'est la riche vallée du Gange et de ses tributaires, qui s'étend à partir d'ici sans interruption sur plus de 1,600 kilomètres jusqu'à la mer!

Dans la soirée, un feu petillant réunit au salon les convives de la table d'hôte. Une dépêche vient d'annoncer un premier succès de l'expédition anglaise dans l'Afghanistan. Cette nouvelle rendant mes voisins plus communicatifs que d'habitude, je profite de la bonne disposition dans laquelle ils se trouvent pour leur demander des renseignements sur la route que je me propose de suivre

au delà de Lahore. Le chemin de fer de la vallée de l'Indus vient d'être entièrement livré à la circulation, de Moultan à Kurrachee; trois fois par semaine, un service de bateaux à vapeur met cette dernière ville en communication avec Bombay. Mais on me déconseille fort de prendre cette route nouvelle. Pendant trois jours et trois nuits on ne traverse qu'un désert de sable; les travaux, précipités en vue de la guerre, sont à peine terminés, les stations inachevées; l'installation générale laisse beaucoup à désirer. C'est une route stratégique; je me doutais bien un peu de tout cela; mais ces renseignements précis, venant de source autorisée, car mon interlocuteur est ingénieur de l'*Indus valley State Railway*, mettent fin à mes hésitations. De Lahore, je reviendrai sur mes pas pour gagner Bombay par Allahabad.

26 *novembre*. — Ce matin, au point du jour, par une fraîche température de 7°, je quitte Massourie à pied pour redescendre à Rajpore, accompagné d'un coolie porteur de mon léger bagage. En route, je jouis tout à mon aise de l'admirable vue des montagnes éclairées par le soleil levant. Plusieurs fois, j'aperçois des singes dégringolant avec un bruit infernal à travers les feuilles sèches, se poursuivant d'arbre en arbre, poussant des cris semblables à des aboiements et faisant des bonds prodigieux par-dessus le chemin.

Je rencontre, comme hier, un grand nombre de coolies; les uns portent une longue planche sur leur tête; plusieurs autres se réunissent pour transporter par le même moyen une énorme poutre; j'en vois qui se mettent à douze pour

porter une barrique de bordeaux; douze autres relayeurs les suivent.

A neuf heures, j'ai franchi les treize kilomètres qui séparent Massourie de Rajpore; une heure après, je traverse en *tonga* la riche pleine de Dehra, renommée par sa nature pittoresque, ses plantations de thé et ses beaux jardins. Ici comme à Massourie existent plusieurs colléges et institutions de jeunes gens venus de toutes les parties de l'Inde pour y faire leurs études sous ce climat tempéré, aussi sain qu'agréable. Dans les cantonnements anglais, la route est une véritable allée de parc bordée d'agaves gigantesques, de bambous épineux et d'acacias couverts de longues grappes de fleurs jaunes.

Mon trajet de retour s'accomplit sans autre incident que le refus obstiné de quelques chevaux qui préfèrent se laisser assommer plutôt que de faire le moindre effort. Dans ce cas, les indigènes ont recours, et presque toujours avec succès, aux moyens dont j'ai déjà parlé; le malheureux animal, effaré par les cris, tiraillé par devant, poussé par derrière, se relève sur ses jambes et part brusquement.

En attendant l'heure du départ, je me repose à la station de Saharunpore, tout en observant la foule des natifs qui viennent prendre le chemin de fer avec leur grande pipe si incommode et un faisceau de longues cannes à sucre qu'ils déchirent à belles dents et mâchent comme de véritables ruminants, sans même se donner la peine d'en enlever l'écorce. Pendant tout leur voyage, ils ne prendront probablement pas d'autre nourriture.

Enfin, à sept heures, le train part; je vais augmenter encore de 382 kilomètres la distance qui me sépare de Calcutta.

Cette nuit fut très-fraîche. A mon arrivée à Lahore, douze heures après mon départ, le thermomètre ne marquait que 6°. Je me fis conduire tout de suite à la poste, je trouvai plusieurs paquets de lettres et de journaux; j'avais enfin le bonheur de recevoir des nouvelles de ma famille, à 3,000 lieues de distance et après cinquante-six jours de séparation.

CHAPITRE VIII

LAHORE

Lahore. — Le Punjab et les Sikhs. — De Lahore à Bombay. — Amritsir. Mattra et Bindrabund. — Allahabad.

L'hôtel où je suis descendu, et que l'on m'avait indiqué comme le meilleur de Lahore, est tenu par un babou; personne n'y parle un mot d'anglais, sauf le fils du maître de l'établissement, petit bonhomme d'une quinzaine d'années, qui m'offre ses services comme interprète.

Après déjeuner, nous sortons en voiture. Mon jeune guide est accompagné d'un domestique de son âge; mon cocher a aussi le sien; de sorte que je traîne quatre natifs à ma suite. Cet entourage ne me plaît guère; mais je suis bien forcé de le subir, conformément aux usages du pays.

Ma première visite est pour le tombeau de Ranjit-Sing, construction moderne couverte de peintures et ornée de miroirs de diverses couleurs.

Près de là se trouve la grande mosquée du Padishah, bâtie par Aurengzeb; cet imposant édifice en pierre rouge occupe l'un des côtés d'une vaste cour dallée, ombragée d'arbres centenaires : on y arrive par une porte monumentale d'une fort belle architecture, percée d'arcades mauresques et dominée par quatre tours carrées au sommet évasé en forme de chapiteau.

En face, dans l'intérieur du fort, s'élève le palais de

Ranjit-Sing en grande partie ruiné, mais offrant encore quelques belles salles décorées de briques émaillées dont les capricieux dessins représentent des arabesques entremêlées de fleurs, d'oiseaux et d'éléphants. La porte principale, ornée de terres cuites et de carreaux de faïence, est assez bien conservée et d'un aspect tout à fait imposant. Aux étages supérieurs, on admire plusieurs chambres couvertes de fines peintures; les plafonds sont entièrement incrustés d'or et d'argent ou bien revêtus d'une infinité de petits miroirs bombés. Du haut d'une plate-forme élevée, on jouit d'une vue magnifique sur la ville avec ses toits en terrasse, ses tours innombrables, ses temples hindous, ses mosquées et ses palais.

Dans une vaste galerie, au rez-de-chaussée, les Anglais ont établi un musée d'artillerie où se trouvent, avec les drapeaux pris sur l'ennemi, une grande quantité d'armes du pays, de vieux canons, de longs fusils de rempart et des engins de guerre de toute espèce, parmi lesquels on me fait remarquer deux carabines-revolver de fabrication fort ancienne et d'une extrême légèreté; les dagues, sabres et épées ont la poignée très-courte, absolument comme celle des armes préhistoriques. Le soldat irlandais qui me sert de guide, voyant tout l'intérêt que je prends à cette visite, me promet bien d'autres merveilles; je le suis sans défiance, et après une longue course en plein soleil, il me conduit à l'autre extrémité du fort, devant une batterie de canons récemment arrivés d'Angleterre et dont il me décrit avec complaisance le système perfectionné. Vraiment, cela n'en valait pas la peine!

Chemin faisant, j'ai l'occasion d'admirer de curieux piliers en pierre rouge, bizarrement sculptés, et quelques débris intéressants de l'ancien palais, souvenirs d'une splendeur évanouie. Aujourd'hui, presque tout ce qui en reste a été converti en casernes et en bureaux. Malgré cela, le colosse ruiné, tel qu'il est, conserve encore un grand air de majesté.

A quatre kilomètres au nord de Lahore, sur la rive droite de la Ravi, large rivière tributaire de l'Indus, se trouve le *Shah-Dara* ou mausolée de l'empereur Jehanghir. C'est un monument d'une grande beauté s'élevant sur une terrasse carrée, flanquée à chaque angle d'un minaret haut de vingt-deux mètres ; il est construit en grès rouge, orné de belles mosaïques et de caractères arabes incrustés en noir sur fond de marbre blanc.

Traversant de nouveau la rivière sur un pont de bateaux, à l'entrée duquel on exige de toute voiture suspendue un droit de péage de deux roupies, nous contournons les murailles de la forteresse, et après un trajet d'une heure sur une belle route qui passe devant plusieurs tombeaux artistement décorés de faïences multicolores, nous arrivons aux jardins de *Shalimâr* (palais du plaisir), le Versailles des anciens souverains de Lahore. Ce reste magnifique de la grandeur mogole se compose de trois larges terrasses s'élevant l'une au-dessus de l'autre, avec d'innombrables fontaines, des jets d'eau et des cascades se déversant dans des bassins de marbre blanc. Partout on admire de légères colonnades, de gracieux pavillons peints à fresque, des kiosques élégants ornés de balus-

trades délicatement percées à jour. Moyennant un *bakchiz* d'une roupie, le gardien fait jouer les grandes eaux en mon honneur et me fait en outre présent d'un gros bouquet de roses odorantes. Les jardins qui entourent ces lieux enchanteurs s'étendent sur une longueur de près d'un kilomètre. Ils sont splendides, et leur entretien ne laisse rien à désirer; les rosiers en fleur, les orangers chargés de fruits, les manguiers au feuillage toujours vert, forment un bois épais, coupé de sentiers dallés de marbre, et de petits ruisseaux où murmure une eau fraîche et limpide.

La route qui me ramène à Lahore offre un aspect vraiment majestueux; elle est formée de trois grandes avenues : celle du centre, un peu plus élevée et plus large que les autres, est réservée aux piétons et aux voitures de luxe; les deux autres servent pour les chars à bœufs. Tout l'ensemble est ombragé d'arbres magnifiques.

Le lendemain, dans la journée, je me dirige vers la ville indigène, dont je franchis les portes pittoresques et que je visite seul, à pied et sans guide. Je passe là quelques heures intéressantes, errant à ma fantaisie, de bazar en bazar, de ruelle en ruelle, m'arrêtant devant les peintures qui couvrent la façade des maisons neuves, ou bien admirant les porches incrustés de mosaïques et les balcons en bois sculpté des vieilles constructions, coudoyant la foule native, sans jamais rencontrer un seul Européen. Les habitants de Lahore ont la peau moins brune que les autres Indiens; quelques-uns sont presque blancs. Les hommes sont généralement beaux, bien qu'ayant

souvent le teint pâle et maladif et les yeux profondément enfoncés sous l'arcade sourcilière; leur démarche est noble. Tous sont coiffés d'énormes turbans d'une ampleur démesurée, véritables ballons de mousseline. Enveloppés d'une pièce d'étoffe blanche qui leur laisse les jambes nues, tous ces gens immobiles, accroupis sur leurs talons, le long des boutiques, ont l'air de grelotter; et, de fait, la température, brûlante dans le jour, baisse rapidement dès que le soleil se couche. On voit bien de temps en temps quelques pantalons collants et quelques châles brodés, mais c'est l'exception. Les femmes hindoues ne se cachent guère le visage, et j'ai rencontré quelques fillettes assez gentilles, les oreilles et les narines chargées de bijoux. Quant aux dames musulmanes appartenant aux classes élevées, elles ne sortent que cachées sous un informe linceul blanc, sorte de sac les recouvrant de la tête aux pieds, et percé à la hauteur des yeux d'une douzaine de petits trous rangés symétriquement en forme de fenêtre.

La ville se compose d'un labyrinthe de rues étroites et tortueuses, traversées par quelques artères un peu plus larges, toujours encombrées d'une foule compacte, mais qui ne paraît nullement hostile à l'étranger. Je m'attendais à trouver dans les bazars des cachemires et des châles précieux; mais je dois avouer que je n'y rencontrai guère que des comestibles et des fritures indigènes. Cependant je découvris dans une boutique de curieuses peintures sur papier que je parvins à acheter à fort bon compte, au prix d'une roupie la douzaine. Un jeune

homme, parlant quelques mots d'anglais, se détache de la foule qui m'entoure et me sert d'interprète à cette occasion; puis comme l'heure s'avançait, et que je m'étais complétement égaré dans un dédale de rues et de passages voûtés, il m'indique fort obligeamment mon chemin pour retourner à l'hôtel.

La ville de Lahore, capitale du Punjab et résidence d'un lieutenant gouverneur général, est peuplée de 100,000 habitants et située par 31° 34′ de latitude nord et 72° 34′ de longitude est. Prise par le sultan Babour en 1620, elle fut pendant quelque temps le siége du gouvernement des empereurs mogols. Ravagée plusieurs fois par les Afghans, elle fut définitivement conquise par les Sikhs à la fin du dix-huitième siècle. Le célèbre Ranjit-Sing, sur lequel Jacquemont nous a laissé de si curieux détails, en fit la capitale de ses États ; ce prince remarquable eut le talent d'agrandir considérablement sa domination, au détriment de ses voisins, tant par la force des armes que par l'habileté de sa diplomatie, et toujours en restant l'allié de l'Angleterre. A sa mort, survenue en 1839, il commandait à 20 millions d'âmes. De graves discussions éclatèrent alors; l'empire disloqué tomba dans l'anarchie. Une première guerre, marquée par de sanglantes batailles, eut lieu en 1845 et 1846 avec les Anglais; ces derniers, victorieux, obtinrent une cession de territoire, la séparation du Cachemire sous un prince indépendant et un traité qui plaçait le Punjab sous leur protectorat. La situation du pays restant la même, et des officiers anglais ayant été assassinés à Moultan en 1848, le Punjab fut définitive-

ment annexé le 29 mars 1849, et forma avec quelques districts voisins une province de la présidence de Calcutta.

Pendant la révolte de 1857, le Punjab resta fidèle aux Anglais, qui purent même y recruter parmi la population guerrière des Sikhs de précieux auxiliaires contre les rebelles de Delhi. En 1859, on lui réunit d'autres territoires et on en forma un gouvernement spécial avec 18 millions d'habitants, dont 6 millions sont Hindous, 10 millions musulmans et 2 millions Sikhs, non compris trente-six États feudataires ayant une population totale de 5,200,000 âmes.

Le Punjab (pays des cinq rivières, correspondant à la Pentapotamie des Grecs) est arrosé par l'Indus et ses affluents, le Jhelum, le Chenab, la Ravi et le Sutledje. Aux environs de ces cours d'eau, le sol est d'une grande fertilité; mais à une certaine distance, il devient aride et sablonneux. Le climat, tempéré en hiver, est très-chaud en été.

Le fondateur de la religion sikhe fut un certain Nanak, qui naquit aux environs de Lahore vers la fin du quinzième siècle; il se donna la mission de réconcilier les mahométans et les Hindous, et parcourut le pays pour y prêcher les doctrines d'un pur déisme, l'abolition des castes, la tolérance et la charité universelles. La religion des brahmanes restant fermée à ceux qui l'ont une fois abandonnée, il recruta bientôt de nombreux adeptes parmi les Hindous convertis par la crainte à l'islamisme. Sous les successeurs du Prophète, la secte réformatrice, persécutée avec acharnement, abandonna son caractère pacifique

et se transforma en confrérie militaire. Aujourd'hui encore les Sikhs passent pour les meilleurs soldats de l'Inde. Leur religion ne consiste guère que dans l'adoration des livres sacrés, où leurs *gourous* ou saints ont réuni les préceptes du maître; ils semblent plutôt en vénérer le texte que l'esprit, montrant pour le fétichisme la même propension que les autres peuples hindous. Ils s'abstiennent du tabac sous toutes les formes, mais n'ont pas le même scrupule à l'égard de l'opium et des boissons fermentées.

Le chemin de fer du nord du Punjab n'est encore terminé que jusqu'à Jhelum, à 165 kilomètres de Lahore, à moitié chemin entre cette ville et Peshawer, frontière de l'Afghanistan. J'avais d'abord l'intention de pousser au nord jusqu'au point où s'arrête la voie ferrée; mais ce voyage, d'ailleurs sans grand intérêt, m'aurait demandé deux jours entiers. Dans toute autre saison j'aurais tenté une excursion dans le royaume de Cachemire, au moins jusqu'à Jamou, sa nouvelle capitale; mais les passes de la montagne étaient déjà obstruées par les neiges; de plus, en raison de la récente famine qui venait de ravager ces contrées, le gouvernement anglais ne délivrait plus aucun passe-port pour les États de S. H. le maharajah Rambir-Sing. J'avais renoncé, comme je l'ai déjà dit, à la route de l'Indus; il ne me restait donc plus qu'à retourner en arrière et à gagner Bombay par Allahabad, en voyageant à petites journées.

29 *novembre*. — La gare de Lahore, où je prends, à huit heures du matin, mon billet pour Amritsir, est une

vaste construction aux murs épais, crénelés et *flanqués* de tours massives pouvant au besoin servir de forteresse. Vingt minutes après le départ, le train s'arrête à Mean-Mear, cantonnement anglais où le gouverneur général des Indes, lord Lytton, passe en ce moment la revue des troupes qui se dirigent vers l'Afghanistan. A dix heures, après avoir traversé un camp où sont parqués un certain nombre d'éléphants d'artillerie, je descends à la station d'Amritsir, à 39 kilomètres de Lahore.

La cité sainte des Sikhs est peuplée de 140,000 habitants ; elle est entourée de remparts. Ses rues principales sont larges et bien entretenues ; la foule considérable qui s'y presse du matin au soir lui donne un grand air d'activité et la désigne comme une place commerciale de premier ordre. Les marchandises européennes y abondent et se mêlent aux produits variés de l'industrie locale, parmi lesquels il faut citer en première ligne les châles précieux dont la réputation est connue du monde entier. Le procédé en usage pour leur fabrication demande un temps excessivement long et fatigue beaucoup les yeux de l'ouvrier ; il faut une navette spéciale pour chaque couleur ; de plus, les dessins sont si compliqués, la difficulté de l'exécution est si grande, que souvent le résultat d'un travail de plusieurs jours est à peine appréciable à l'œil. Beaucoup d'artisans se livrent à ces travaux délicats, accroupis dans des boutiques ouvertes sur la rue ; de sorte que le promeneur peut facilement se rendre compte *de visu* de tous les détails de la fabrication.

Dans les bazars règne une grande animation : de nom-

breux ouvriers tournent et sculptent des blocs de buis et d'ivoire dont ils font des peignes, des coffrets artistiques, des éventails et une foule de menus objets; d'autres travaillent des morceaux d'agate ou de cornaline qu'ils convertissent en coupes, en bracelets, en bagues ou en colliers; des chariots traînés par des bœufs, des files de chameaux transportent par les rues des soies et des tissus du Cachemire, des cubes de sel gemme et des ballots de thé, provenant du Ladak et des lointaines contrées de l'Asie centrale.

Je rencontre souvent des Afghans, colosses aux longs cheveux noirs, au teint presque blanc, au nez busqué, portant de larges pantalons et une robe serrée à la taille; ce sont des hommes magnifiques. La plupart quittent leurs montagnes pour venir vendre dans les plaines de l'Inde des figues, des pêches, des raisins et autres fruits de leur pays; ils paraissent fort peu se préoccuper de la guerre actuelle. Je vois aussi des Cachemiriens avec leurs chaussures informes et leurs vêtements de laine grossière, et certains types qu'à leur calotte de feutre, à leurs yeux bridés et à leur face jaune aux pommettes saillantes, je reconnais pour appartenir à la race mongole.

Comme à Lahore, les femmes ne craignent pas de se montrer à visage découvert; les élégantes sont coiffées en bandeaux; elles portent à la narine un mince anneau d'or d'un diamètre de huit à dix centimètres, ou bien une plaque en forme de tête de clou, de la grandeur d'un sou, constellée de perles; le pourtour des oreilles est criblé de trous dans chacun desquels est passé un anneau

d'argent retenant une perle suspendue par un fil de métal.

Beaucoup de maisons sont badigeonnées de couleurs éclatantes; d'autres ont leur façade entièrement couverte de peintures criardes représentant des arabesques, des fleurs, des animaux, ou simplement des dessins géométriques.

Le monument le plus remarquable d'Amritsir est le *Temple d'Or,* principal sanctuaire de la religion sikhe. C'est un édifice carré élevé au milieu d'un étang dont chaque côté mesure cent cinquante pas. Tous les matins, des milliers de natifs viennent se plonger dans ses eaux sacrées, se purifiant ainsi, selon leur croyance, non-seulement des souillures du corps, mais aussi de celles de l'âme. Le pourtour de l'étang, les terrasses et les escaliers, la chaussée qui la traverse et le temple lui-même, tout est en marbre blanc.

Pour pénétrer dans ce lieu révéré, on m'oblige à quitter mes chaussures et à revêtir des chaussons de laine. Une douzaine de soldats anglais, dont le régiment, de passage à Amritsir, est en route pour Peshawer, sont venus visiter le Temple d'Or; ils se soumettent comme moi à cette formalité, dont sont dispensés maintenant les Européens dans toutes les mosquées de l'Inde anglaise.

Le temple est petit, mais décoré avec une richesse inouïe. Les portes sont en argent; les plafonds, les dômes et les minarets, revêtus de plaques d'or et d'ornements en bronze doré. A l'intérieur comme à l'extérieur, les parois, merveilleusement ciselées, sont incrustées de fines mosaïques où l'agate, le lapis et la cornaline se

mêlent aux turquoises et aux rubis. Sous un dais de soie repose le livre saint, objet de l'adoration inconsciente des fidèles; il est caché sous un amas de couvertures brodées. En échange de la menue monnaie que je déposai au pied de l'autel, un prêtre me tendit une corbeille pleine de friandises indigènes; j'en pris quelques-unes; mais, peu séduit par leur aspect huileux, je ne tardai pas à en faire hommage aux monstrueux poissons qui pullulent au milieu des grands nénufars et des plantes aquatiques.

30 *novembre*. — J'ai quitté Amritsir hier soir, à huit heures; me voici en route pour Mattra, ville située sur la rive droite de la Jumna, à 60 kilomètres au nord d'Agra. J'ai à suivre la grande ligne jusqu'à la station d'*Hathras-Road*, d'où part le petit embranchement qui dessert Mattra : trajet total, 684 kilomètres.

Je dormais paisiblement lorsque, vers quatre heures du matin, à la station d'Umballa, une bande de collégiens en vacances, venant du *sanitarium* de Simla, fait irruption dans le wagon où jusque-là j'avais eu la chance de rester seul. Le jour me prend aux environs de Saharunpore; à ma gauche la chaîne de l'Himalaya apparaît à l'horizon comme un immense rempart bleuâtre couronné de neiges éternelles. Grâce à la pureté du ciel, elle est parfaitement visible, bien qu'à une distance de plus de 200 kilomètres à vol d'oiseau.

On traverse de temps en temps de larges canaux qui vont porter la fertilité au loin dans la plaine. De verdoyants champs de blé sont divisés en une infinité de

petits carrés, afin de faciliter l'irrigation; la première récolte aura lieu en mars.

Parmi mes nouveaux compagnons de voyage se trouve un Anglais qui me donne des renseignements intéressants sur l'agriculture et le système des impôts. C'est ainsi que j'apprends que les *zémindars* ou propriétaires fonciers payent ici le tiers de leur revenu à l'État; tous les vingt ans on procède à une nouvelle évaluation du produit des terres. Au Bengale, où l'on paye moins, cette évaluation, une fois établie, reste fixe, comme notre cadastre. Le paysan cultivateur reçoit pour tout salaire deux roupies (environ 5 francs) par mois; c'est avec cette modique somme qu'il doit se nourrir et satisfaire aux besoins de sa famille. Il est vrai que l'Indien se contente de peu de chose; une cahute de bambou et de terre séchée au soleil, un vase de cuivre, un lambeau d'étoffe de coton, deux ou trois nattes qu'il tressera lui-même, voilà sa demeure et son mobilier; pour toute nourriture, un plat de riz et quelques bananes arrosées d'eau claire. La vie n'a pas d'autres nécessités pour lui; en temps ordinaire, il y pourvoira facilement avec son faible salaire. Mais il n'amassera aucune provision pour les mauvais jours, et si la récolte manque, la misère publique sera encore augmentée par la spéculation effrénée à laquelle se livrent les marchands indigènes. Comment s'étonner après cela si la famine exerce tant de ravages dans un pays où, cependant, on fait habituellement deux récoltes par an?

A la station d'*Hathras-Road* où nous arrivons à quatre heures, je quitte l'*Est-Indien* pour prendre une petite

ligne à voie étroite, construite dans les conditions les plus économiques sur l'un des côtés d'une large route. La voie court sous les grands arbres; aucune clôture ne la sépare du chemin, incessamment parcouru par de nombreux piétons et de longues files de chariots traînés par des bœufs. Pendant tout ce trajet de quarante-six kilomètres, on traverse une riche campagne, peuplée de grands villages entourés de beaux jardins et de magnifiques bois de manguiers plantés en quinconce. Sur les bords du chemin s'élèvent des tombes monumentales; partout on aperçoit les élégantes pyramides des temples hindous.

A la tombée de la nuit, le train s'arrête en face de Mattra, sur les bords de la Jumna. Je traverse la rivière en *garry*, sur un immense pont de bateaux, et, après une longue course au milieu des cantonnements anglais, je finis par trouver, au bungalow des voyageurs, un dîner que l'on me fait attendre deux heures, et un cadre où je passe la nuit roulé dans ma couverture.

1er *décembre*. — La ville de Mattra est pour les Hindous ce que la Mecque est aux musulmans; elle est principalement révérée comme lieu de naissance du dieu Krishna, huitième incarnation de Vichnou; bien qu'elle ne soit peuplée que de 60,000 âmes, c'est assurément l'une des cités les plus curieuses de l'Inde. On m'avait dit qu'à Mattra le nombre des singes égalait celui des habitants. C'est aller un peu loin; mais je ne crois pas exagérer en évaluant à 10,000 le nombre de ces animaux qui vivent dans la ville, pêle-mêle avec la population, sautant de balcon en balcon, s'accrochant aux corniches

et aux sculptures des temples, vagabondant sur les terrasses des maisons ou bien cherchant à opérer quelque razzia dans les bazars, surtout dans le marché aux grains qu'ils semblent affectionner tout particulièrement.

Les rues sont propres, pavées, comme à Naples, de larges dalles où l'on a pratiqué des incisions pour empêcher les chevaux de glisser. Partout le bois est remplacé par une belle pierre rose dont on fait des piliers, des balustrades, des rosaces enchevêtrées de fleurs et de fruits, et des grillages si délicats qu'on les croirait fabriqués avec des bambous. Un nombre considérable de temples, de toutes formes et de toutes grandeurs, mais tous merveilleusement sculptés, attire l'attention. Aux idoles grotesques affectant les postures les plus bizarres, succèdent des monuments d'un goût exquis, tels que la grande mosquée d'Aurengzeb, avec ses minarets émaillés, et le temple doré de Gwalior.

Les musulmans sont en minorité à Mattra ; n'ayant pas pour les singes le même respect superstitieux que les Hindous, ils couvrent de fagots d'épines leurs terrasses et leurs balcons, afin de soustraire leur demeure au voisinage incommode des animaux sacrés. Des nuées de perruches, de merles et de tourterelles partagent avec ceux-ci la faveur populaire, picorant dans les rues jusque sous les pieds des passants. Tout cela ne contribue pas peu à donner à cette ville étrange une physionomie toute particulière. Rien de plus comique que de voir ces troupes de singes, petits et grands, errant dans les rues comme les chiens de Constantinople, se rangeant gravement sur

le passage des voitures et vous regardant sans défiance aucune; quelques-uns, estropiés, se traînent péniblement sur le chemin, et, prenant un air contrit, tendent leurs bras amaigris comme pour implorer la charité publique.

Après une longue promenade en ville, je remonte en bateau le cours de la Jumna, en me maintenant le plus près possible du rivage. Hommes et femmes se plongent côte à côte dans les eaux de la rivière sainte; la musique résonne dans les temples; la foule se presse sur les *ghauts* et les parvis sacrés : spectacle étrange que la plume est impuissante à décrire! Sur l'autre rive, d'énormes tortues et de monstrueux alligators, semblables à des troncs d'arbres échoués, dorment au soleil.

A Bindrabund (10 kilomètres au nord de Mattra), c'est bien autre chose encore. On dirait la réalisation d'un rêve fantastique; c'est une véritable débauche de pierres sculptées, de peintures, de kiosques et de colonnades. La cité par elle-même est insignifiante; ce n'est pas une ville, c'est une collection de monuments religieux, parmi lesquels je me contenterai de citer le palais du rajah de Beurtpore, d'où l'on a une vue splendide sur les *ghauts* et les constructions pittoresques qui bordent la rive droite de la Jumna; la grande pagode de la famille des Seth, du même style que celles du sud de l'Inde; le temple cruciforme de Man-Sing, rajah d'Amber, avec ses piliers admirables et sa voûte en ogive comme celles de nos cathédrales gothiques; un temple jaïn tout en marbre de diverses couleurs, décoré de mosaïques et de statues; enfin un édifice moderne surchargé de peintures bizarres,

et dont le toit est supporté par des cariatides représentant, dans les attitudes les plus variées, des femmes nues se livrant au plaisir de la danse. Mais à quoi bon cette énumération dans un récit comme celui-ci? Ce qu'il faudrait, c'est un album de photographies. Un monument se voit, mais ne se raconte pas.

Dans la soirée du même jour, fort satisfait de ma double visite à Mattra et à Bindrabund, je reprenais le chemin de fer pour Allahabad. Je ne mis pas moins de dix-sept heures pour effectuer ce trajet de 519 kilomètres, sans autre incident, du reste, qu'un arrêt d'une heure au milieu de la nuit, à la gare importante de Cawnpore.

Rien de plus curieux pour un Européen que le spectacle dont j'y fus témoin de minuit à une heure du matin.

La foule des indigènes, chargés de tapis et de coussins, portant leur bagage empaqueté dans des couvertures, tenant en outre à la main leur provision de cannes à sucre et leur longue pipe de métal, encombre les quais de la station. Pour ne pas se perdre dans la bagarre, les individus de la même famille se tiennent les uns aux autres par leurs vêtements; des troupeaux effarés de femmes voilées, semblables à des spectres blancs, poussent des gémissements plaintifs. Partout retentissent des appels, des cris, des exclamations. Au milieu de ce tohu-bohu infernal, circulent des marchands de friture, de fruits, de curiosités, de malles et d'articles de voyage en cuir (industrie spéciale de la localité), hurlant leur marchandise à tue-tête. Les distributeurs d'eau ne savent auquel entendre; des inspecteurs indigènes soupèsent et vérifient

la besace de chacun ; si le poids réglementaire est dépassé, ils entraînent de vive force au bureau le délinquant qui, à la faveur du tumulte, a négligé d'acquitter les droits. Des *boys* affairés portent en courant des tasses de thé brûlant aux *gentlemen* couchés dans les premières. Les *policemen*, reconnaissables à leur turban marqué aux initiales de la Compagnie, ont fort à faire au milieu de tout ce monde ; il leur faut saluer respectueusement l'Anglais à longue barbe qui fume flegmatiquement sa pipe au milieu de cette confusion indescriptible, et, l'instant d'après, bousculer à coups de pied ceux de leurs compatriotes tardant trop à s'entasser dans les compartiments qui leur sont destinés. Les criailleries sans fin, les récriminations des natifs, tout cela forme un concert inénarrable auquel viennent s'ajouter les tintements répétés de la cloche, ou plutôt du fragment de rail suspendu, sur lequel un employé frappe avec le marteau les coups réglementaires. Une heure de tapage suffit à peine pour caser tout le monde et débrouiller la situation.

2 *décembre*. — Le chef de la station d'Allahabad est Français ; il tient à la disposition des voyageurs quelques chambres garnies dans un bâtiment voisin de la station ; c'est chez lui que je me logeai.

Dès neuf heures, le soleil est déjà brûlant ; on sent que le tropique n'est pas loin. Je prends une voiture et je me fais conduire au pont de la Jumna, l'une des merveilles de l'industrie moderne. Sa longueur totale est de 1 kilomètre ; il est percé de quinze arches de 63^{m}, 50 d'ouverture. Les piles s'enfoncent à 16 mètres au-dessous du lit de

la rivière ; à l'époque des crues, l'eau atteint une profondeur de 15 mètres. A chaque extrémité, un long viaduc appuyé sur les rives escarpées continue le pont jusqu'au niveau de la plaine. Toute la partie inférieure est en grès rouge ; le reste est en fer. Un premier tablier sert de passage aux voitures et aux piétons ; le second, fort élevé au-dessus, est destiné à la voie ferrée. Ce magnifique travail, digne d'être comparé aux ponts les plus célèbres de l'Amérique du Nord, fait le plus grand honneur aux ingénieurs anglais, qui ont su triompher des difficultés que présentaient la nature du terrain et la force du courant.

Continuant ma route en suivant une belle allée sur le bord de la rivière, j'arrive sous les murs du fort construit par Akbar au confluent du Gange et de la Jumna. Il est bâti en pierre rouge et a environ 2,500 mètres de circuit ; on y pénètre par un portail orné d'arcades et de galeries, et surmonté par un dôme majestueux. Il ne reste plus que peu de chose de l'ancien palais de l'empereur ; la salle principale a été convertie en arsenal ; partout s'élèvent des casernes et des bâtiments d'administration. Cette forteresse est une place militaire de premier ordre. Les Anglais y ont accumulé un matériel de guerre considérable et l'ont appropriée aux exigences de l'art moderne.

Dans la cour principale se trouve un monolithe haut de 13m, 20, de forme presque cylindrique, élevé au temps où le bouddhisme était la religion dominante de l'Inde. Deux inscriptions en langue pali font remonter son érection vers le milieu du troisième siècle avant l'ère chrétienne.

Je visite aussi, dans l'enceinte du fort, de curieux souterrains qui appartiennent à une époque très-ancienne ; on y voit des idoles monstrueuses sculptées dans le roc et de nombreux autels consacrés au culte du *lingam*.

Les cantonnements anglais s'étendent au milieu d'une vaste plaine percée de larges avenues et plantée de beaux arbres; je remarque un jardin public bien entretenu, de jolies églises, beaucoup de belles maisons particulières, de banques, et d'habitations très-confortables. On vient d'y terminer un vaste bâtiment de style gothique, élevé à la mémoire de lord Canning et comprenant une bibliothèque et un musée. Un autre monument, *Mayo-Memorial,* est actuellement en construction et sera également d'une grande richesse.

Près de la station se trouve le caravansérail du sultan Khossor, fils de Jehanghir. Dans une vaste enceinte carrée bordée de hautes murailles, on voit trois beaux mausolées, élevés sur plate-forme et surmontés de coupoles de marbre; les jardins environnants servent maintenant de promenade publique.

La ville native, peuplée de 110,000 habitants, occupe une étendue considérable, mais renferme peu de monuments intéressants. Elle est en général pauvre et mal bâtie; je fais une exception en ce qui concerne la rue principale, où se trouve un vaste bazar en pierre, assez proprement tenu. Une grande animation règne constamment sous ses longues galeries couvertes où sont représentées, groupées par séries de même nature, toutes les industries du pays. Malgré ses vastes dimensions, ce

bazar est encore insuffisant, car beaucoup de marchands, faute de place, encombrent la voie publique avec leurs étalages. Le marché aux fourrages se tient en plein air; j'admirai la patience des pauvres femmes qui attendent silencieusement les clients, toujours debout et la tête chargée d'un énorme fardeau, sans prendre un instant de repos.

Allahabad, dont le nom signifie cité de Dieu, est considérée par les Hindous comme une de leurs villes les plus saintes; étant située au point de jonction des deux fleuves sacrés, le Gange et la Jumna, elle voit à des époques déterminées affluer dans ses murs, de tous les points de l'Hindoustan, de nombreux pèlerins désireux de se plonger dans les eaux régénératrices qui doivent effacer toute trace de leurs péchés. Au point de vue anglais et politique, le rôle d'Allahabad n'est pas moins important. Située au centre de la péninsule, à peu près à égale distance de Calcutta, de Bombay et de Lahore, reliée par un chemin de fer à chacune de ces capitales, elle est devenue, après la guerre de 1857, le siége de la haute cour de justice et du gouvernement des provinces du Nord-Ouest. Le lieutenant gouverneur général qui réside à Allahabad est le chef incontesté d'une population de 31 millions d'habitants, non compris les États feudataires.

CHAPITRE IX

ELLORA

De Lahore à Bombay. — L'Inde centrale. — Jubbulpore. — Les thugs. — Les rochers de marbre de la Nerbudda. — Aurungabad. — Dowlatabad. — Roza. — Ellora.

La ligne de l'Est-Indien se prolonge au delà d'Allahabad, dans la direction de Bombay, jusqu'à Jubbulpore (369 kilomètres), où elle opère sa jonction avec le Grand-Péninsulaire. L'express de nuit, porteur de la malle, accomplit ce trajet en dix heures; mais, désireux autant que possible de voyager de jour dans un pays que je traverse pour la première fois, je lui préfère le train de petite vitesse, qui part à huit heures du matin et n'arrive qu'à neuf heures du soir.

En quittant la station, la voie s'élève peu à peu au dessus des maisons de la ville indigène pour atteindre le niveau du pont de la Jumna; de ce point élevé on jouit d'une belle vue sur la majestueuse rivière qui, descendant des hauteurs de l'Himalaya, vient après un cours de 1,300 kilomètres, presque toujours parallèle à celui du Gange, mêler ses eaux à celles de ce dernier sous les murs de la forteresse.

Dans le wagon où j'ai pris place se trouve une famille anglaise, composée du père, de la mère et de leurs six

enfants. Les parents, jeunes encore, sont nés dans l'Inde, qu'ils n'ont jamais quittée. Déjà, avant-hier, j'ai voyagé avec une jeune femme et ses quatre enfants; toutes les fois que je rencontre une dame anglaise, je suis à peu près certain de voir deux ou trois marmots autour d'elle. Et pourtant, j'ai lu quelque part que les enfants ne s'élevaient pas dans l'Inde, et que les mariages entre créoles restaient inféconds. Je crois qu'on a beaucoup exagéré l'insalubrité de ce pays. Partout je vois des Anglais gros, forts, vermeils, ayant toute l'apparence d'une parfaite santé; beaucoup, cependant, habitent ici depuis quinze ou vingt années.

Quelques heures après avoir quitté Allahabad, le pays change complétement d'aspect. On entre dans une région couverte de broussailles et de maigres forêts : c'est le Bundelkund, renommé par l'abondance et la variété des animaux qui peuplent ses jungles, depuis le tigre, l'ours et le léopard, le cerf et l'antilope, jusqu'aux paons, aux cailles et aux perdrix. Ce territoire appartient à différents rajahs, et fait partie administrativement de l'agence d'Indore, désignée aussi sous le nom de *Central-India*.

A ce pays presque désert succède une large vallée, courant entre deux rangées de collines boisées. Les plaines monotones du Nord, tristes et desséchées, ont fait place à une verte et riante campagne. A l'horizon lointain apparaissent des montagnes étagées par gradins réguliers; de temps en temps se dresse un pic isolé, affectant la forme d'une pyramide.

Durant tout ce trajet, j'aperçois des singes, des che-

vreuils et de nombreux oiseaux aquatiques qui me semblent peu farouches.

A une petite station, des indigènes viennent nous vendre des cannes et des flûtes de bambou, ornées de dessins et de ciselures ; le prix courant de ces objets, qui demandent encore un certain travail, est de un païssa (3 centimes) la pièce.

Les nuits sont moins fraîches. Dans le jour, le thermomètre s'était maintenu à 28° ; à neuf heures du soir, il en accuse encore 20°. Nous venons de repasser le tropique.

L'hôtel Jackson, que l'on m'avait recommandé comme le meilleur de Jubbulpore, n'ayant plus de chambre disponible, je vais me loger à un petit hôtel, tenu par un natif.

La ville de Jubbulpore, peuplée de 56,000 habitants, n'est qu'un chef-lieu de district dépendant de Nagpour, capitale des *Central-Provinces,* qu'il ne faut pas confondre avec l'agence *Central-India,* dont j'ai parlé plus haut. Comme toujours, les habitations des Anglais s'élèvent au milieu de pelouses plantées de grands arbres et bordées sur la rue d'un petit mur découpé à jour, à peine haut de $0^m,50$ et permettant au promeneur de jouir sans restriction de la vue des jardins et des maisons. L'entrée de chaque propriété est indiquée par deux pilastres ; elle n'est close par aucune porte. Je ne connais pas de pays où l'on s'enferme moins que dans l'Inde, et cependant je n'entends jamais parler de vols ni d'attentats contre les personnes. Serait-ce pour cette raison que ce qui est utile aux Européens l'est beaucoup moins aux indigènes? ou parce que les préjugés de caste ne permettent

pas à ces derniers de se servir des objets souillés par notre contact impur? N'est-ce pas simplement par la crainte d'une répression impitoyable? ou bien encore parce que l'habitude généralement adoptée par les domestiques hindous de se coucher sur une natte à la porte de l'appartement de leur maître, remplace avec avantage les clefs et les serrures? Je ne sais : toujours est-il que l'on vit ici portes et fenêtres ouvertes, même la nuit, et que je me sens, dans ces conditions, tout aussi bien en sûreté que dans n'importe quel hôtel verrouillé et cadenassé du monde civilisé.

La construction des bungalows habités par les Anglais est toujours à peu près la même : trois ou quatre marches donnent accès à une plate-forme carrée sur laquelle s'élève en retrait le corps de logis; l'entrée principale, faisant saillie en demi-cercle sur l'un des côtés, est abritée par un toit soutenu par des colonnes entre lesquelles on dispose de larges stores. C'est sous ce portique que sont placés les fauteuils renversés et autres siéges compliqués, véritables lits de repos, qui sont ici d'un usage général. De vastes portes à doubles battants s'ouvrent sur des chambres très-élevées de plafond et munies de *punkas;* en général, peu de meubles; le lit, isolé au milieu de la pièce; un cabinet de bains dans un réduit attenant. Au centre, la salle à manger formant rotonde. Le tout est recouvert d'un immense toit de chaume dont le prolongement forme une galerie tout autour du bâtiment et qui se termine en pointe comme une pyramide. D'autres fois, c'est une simple terrasse qui sert de toiture.

Les principales rues de la ville native sont larges et bien entretenues; les maisons, soigneusement blanchies à la chaux, ont un air propre et coquet qui fait plaisir à voir. Il me semble qu'il y a moins de misère ici que partout ailleurs; les mendiants sont rares. On remarque à Jubbulpore un fort bel hôpital, une grande école supérieure, un musée et une bibliothèque. Mais ce qui m'intéressa le plus, ce fut une visite que je fis à la prison centrale des thugs, vaste établissement pénitentiaire où les débris de la secte fameuse des étrangleurs de l'Inde sont employés à fabriquer des tentes et à tisser de fort jolis tapis.

Les farouches adorateurs de la déesse Kali, symbole du mal et de la destruction, considéraient l'assassinat comme un acte pieux, susceptible d'attirer sur eux les faveurs de leur redoutable patronne. D'un autre côté, s'étant engagés à ne jamais verser le sang, ils n'employaient pour arriver à leur but qu'un seul moyen, la strangulation. Voyageant par petites troupes sur les grandes routes, affichant les dehors de pieux pèlerins, ils employaient toutes sortes de ruses pour capter la confiance des voyageurs isolés. Dès que l'instant leur semblait propice, un mouchoir prestement jeté autour du cou de leur malheureux compagnon lui donnait une mort instantanée. Ils se hâtaient alors de faire disparaître dans une fosse, le plus souvent creusée d'avance, le corps qui aurait pu les trahir, sans oublier toutefois de le dépouiller auparavant, montrant ainsi qu'ils ne négligeaient pas la satisfaction de leurs intérêts temporels dans l'acte regardé par eux comme l'accomplissement d'un devoir religieux.

Depuis bien des générations, sans doute, les thugs exerçaient leur infernale industrie sur les routes de l'Inde centrale, lorsque, vers 1830, les Anglais, qui jusqu'alors avaient ignoré tous ces crimes, formèrent une croisade contre la sinistre association. Leur entreprise fut longue et difficile, mais elle finit par être couronnée de succès. L'Inde, aujourd'hui, est entièrement purgée de ces bêtes féroces.

Tous ces souvenirs me reviennent à la mémoire en parcourant l'enceinte de ce curieux établissement. Mes regards s'arrêtent sur les prisonniers : quelques-uns ont bien les figures les plus patibulaires qu'il soit possible d'imaginer; mais dans le nombre je remarque aussi des vieillards à la longue barbe blanche dont l'aspect vénérable ne dénote en rien l'ancienne profession; et cependant, parmi ces gens qui maintenant sont paisiblement occupés à coudre et à ajuster des bandes de toile, les plus âgés ont certainement étranglé un nombre fort respectable de voyageurs.

Une teinturerie de laine est installée sous un vaste hangar; plus loin sont les ateliers, où je vois fabriquer de fort beaux tapis par un procédé qui mérite d'être signalé. Un homme, suivant un modèle des yeux, se tient devant la trame, dictant à haute voix; cinq ou six enfants, placés de l'autre côté, exécutent en chantant les ordres donnés, variant les couleurs et travaillant avec une extrême rapidité.

Tous ces gens ont leur famille avec eux; ils doivent se trouver, en somme, fort heureux dans cet établissement

qui ne ressemble guère à une prison, où ils ont des arbres, de l'air et du soleil, et dont les grandes portes, toujours ouvertes, sont gardées seulement par un poste de cipayes.

Les environs de Jubbulpore sont pleins d'intérêt pour le géologue. Les montagnes voisines, de formation granitique, offrent de beaux échantillons d'agate et de porphyre; on y a aussi découvert des ossements d'éléphants fossiles et des armes de silex.

A seize kilomètres de la ville, sur les bords de la Nerbudda, se trouvent les célèbres *marble rocks* (rochers de marbre). Je m'y rendis en voiture.

La première partie de la route est fort belle; on passe devant de grands jardins où resplendit la magnifique *poinsettia pulcherrima*. Cet arbrisseau, de la famille des euphorbiacées, porte à l'extrémité de ses rameaux un bouquet de bractées ou feuilles florales d'un rouge éclatant.

En sortant des cantonnements, on s'engage dans une campagne fertile et bien arrosée; on laisse sur la gauche des amas de rochers bizarres, de formes arrondies, entassés en désordre; quelques-uns, empilés les uns sur les autres, comme les ruines d'un palais de géants, ne semblent se maintenir que par un miracle d'équilibre. Sur un de ces blocs, on a construit un petit temple.

Plus loin, on traverse un long village dont les maisons construites en terre sont badigeonnées en blanc, en gris ou en rose. Au pied des arbres s'élèvent de petits autels en l'honneur du *lingam* ou de quelque divinité grotesque. Dans la cour qui sert de vestibule à chaque habitation

sont disposés de petits murs encastrant des poteries, des siéges et des lits, le tout en terre battue et peinte. C'est là que se tient une population industrieuse exerçant en plein air une foule de métiers, tissant le coton, fabriquant des vases de terre, etc. Les femmes tournent les meules; des myriades d'enfants nus, au gros ventre ballonné, se roulent dans la poussière, pêle-mêle avec les poules et les corbeaux.

La dernière partie du trajet est moins intéressante et assez pénible; on quitte la grande route pour suivre un affreux chemin de traverse qui descend rapidement sur les bords de la Nerbudda.

Dans la saison des pluies, cette excursion est impossible; mais actuellement les eaux sont basses, et la rivière, peu profonde, écume et bondit sur un large lit de cailloux.

Après avoir traversé un torrent desséché, et cheminé quelque temps à travers les jungles, j'arrive à un endroit où les eaux, maintenues par un barrage, restent toujours tranquilles et profondes. Là m'attend un bateau sur lequel je prends place.

Sur un espace de deux kilomètres, la Nerbudda circule capricieusement entre deux rangées de collines rocheuses; tantôt elle s'élargit de manière à former un petit lac qui paraît sans issue; tantôt elle se rétrécit tellement que les singes, dit-on, peuvent la franchir d'un seul bond. En de certains endroits elle forme un canal encaissé entre deux murs à pic d'une hauteur de vingt à vingt-cinq mètres. Tous ces rocs sont en marbre blanc, que le temps et les variations atmosphériques ont revêtu de nuances diverses;

ici, les eaux, rongeant les assises inférieures, ont creusé des grottes profondes, aux parois d'une blancheur éblouissante; les parties exposées au soleil ont pris une belle teinte dorée. Plus loin, on se croirait en présence d'un glacier : le marbre, blanc comme la neige, a des scintillements qui rendent l'illusion complète. Quelquefois, entre les couches qui se dressent presque verticalement, se trouvent des failles remplies d'un basalte noir comme du jais, ce qui donne lieu aux plus singuliers effets, comme forme et comme couleur. L'image, éclairée par le soleil, se reflète avec une netteté extraordinaire dans une eau presque immobile, transparente et illuminée par un ciel d'azur.

A une certaine distance, on me dit que la Nerbudda forme des chutes qui valent la peine d'être visitées; il existe aussi dans les environs quelques restes d'un temple hindou. Mais le temps me manquait, et je dus renoncer à la visite de ces curiosités douteuses.

Rien n'égale la brutalité avec laquelle les Indiens traitent leurs animaux domestiques, toujours surmenés et mal nourris. Au retour, nos malheureux chevaux, accablés de coups par leur propriétaire, s'épuisent en efforts inutiles pour enlever le *garry* à moitié enseveli par une épaisse couche de poussière, le long d'une côte escarpée. Écœuré par ce spectacle, je partis en avant, à pied, protégé par mon casque et mon ombrelle contre les rayons encore brûlants du soleil. Mon piteux équipage ne me rejoignit que longtemps après; à cinq heures, j'étais de retour à l'hôtel.

5 *décembre*. — Cette fois, j'ai sept cent sept kilomètres à faire d'une seule traite. Le train express de l'Est-Indien, qui a quitté Calcutta l'avant-veille à huit heures trente minutes du soir, arrive à Jubbulpore à six heures du matin; trois quarts d'heure après, les voyageurs continuent leur route vers Bombay dans les wagons du Grand-Péninsulaire. Le matériel de cette Compagnie me paraît moins confortable que celui de l'Est-Indien; les voitures de seconde classe ne sont pas rembourrées; les verres bleus, si utiles pour reposer la vue, sont remplacés par des vitres ordinaires. D'un autre côté, les auvents sont bien combinés pour empêcher les rayons du soleil de pénétrer à l'intérieur, et l'air circule partout, grâce à un plancher à claire-voie.

Toute la journée je reste seul dans mon compartiment, observant à mon aise la campagne, qui, du reste, présente peu d'intérêt. Les gares sont très-coquettes, ornées d'une infinité de pots de fleurs et de plantes grimpantes très-soignées; les noms des localités y sont indiqués en anglais, en hindoustani et en persan.

Pour la première fois depuis que je voyage dans l'Inde, je traverse un tunnel; cependant le pays n'est pas très-accidenté; une chaîne de collines court vers le sud. Les champs cultivés alternent avec les jungles; j'aperçois quelquefois de gros singes gambadant à peu de distance de la voie. Les palmiers commencent à se montrer plus souvent; le sol est noir et marécageux. Cette contrée est peu peuplée; les stations sont à une grande distance les unes des autres et fournissent peu de voyageurs. On ne

s'arrête guère que pour prendre de l'eau. Le thermomètre se maintient à 29°; la poussière est très-gênante.

A six heures, nous arrivons à Kundwa, d'où se détache le *Holkar and Neemuch state Railway*, qui, par Indore et Oujein, ira rejoindre à Ajmir la grande ligne de Rajpoutana; il est terminé aujourd'hui, sur une étendue de 255 kilomètres, jusqu'à Rutlam.

Deux heures après, on passe à Burhampour, dernière station placée sous la juridiction politique de la présidence du Bengale. Nous sommes sur les confins de la province de Bérar, portion du territoire du Nizam que les Anglais ont saisie en 1853, en garantie des sommes qui leur étaient dues par le gouvernement d'Haïderabad, et qu'ils administrent depuis cette époque.

La voie pénètre ensuite sur le sol de la présidence de Bombay par l'État de Khandeish, cédé en 1818 par le prince Holkar d'Indore. C'est la patrie des Bhils, tribu montagnarde longtemps restée insoumise et qui ne vivait autrefois que de vols et de pillages.

Bhosawal, où nous arrivons à dix heures du soir, possède une gare monumentale d'où part la ligne secondaire de Nagpour, longue de 390 kilomètres. Lorsque cette voie sera prolongée à travers la province d'Orissa jusqu'à Calcutta, elle acquerra une extrême importance; ce sera alors le plus court chemin entre les deux grandes capitales de l'Inde.

C'est un peu plus loin, à la station de Pachora, que l'on s'arrête pour aller visiter les temples souterrains d'Ajunta, que j'aurais tenu certainement à voir si j'en

avais eu le loisir; mais j'étais résolu à leur préférer Ellora, où, d'après le dire de tous les voyageurs, se trouve le groupe le plus intéressant et le plus complet de ces étranges monuments qui, au nombre de près de mille, sont épars sur une foule de points de la péninsule indienne.

6 *décembre*. — A deux heures du matin, je quitte le train à la station de Nandgaum. Jusqu'alors je n'avais pu me procurer aucun renseignement sur les moyens de transport pour Ellora; j'en étais réduit aux seules indications de ma carte, qui m'en représentait la position à une soixantaine de kilomètres au sud-est du chemin de fer. Le chef de gare, auquel j'eus recours en cette circonstance, me conseilla de me rendre d'abord à Aurungabad, d'où je pourrais ensuite gagner facilement Ellora; de plus, il fit preuve de la plus grande obligeance en me conduisant lui-même, au milieu de la nuit, jusqu'à la maison du maître de poste, dont la voiture devait partir à trois heures avec les dépêches. Je laissai ma valise à la gare, et je m'embarquai aussitôt, muni de mon inséparable couverture et d'un léger sac de nuit.

Me voici donc en route pour Aurungabad; il est à peine trois heures et demie; la lune vient de se coucher; les étoiles seules brillent au ciel; parmi elles, je reconnais, inclinée sur l'horizon où elle va bientôt disparaître, la *Croix du Sud*, cette resplendissante constellation que j'avais admirée l'année dernière dans l'hémisphère austral, et qui est encore visible dans la zone tropicale du nord de l'équateur.

La route est mauvaise, le terrain accidenté; on passe à gué des rivières, et je n'ai pas trop de mes deux poignets pour résister aux violentes secousses que me font éprouver des cahots réellement inquiétants. Je suis seul à l'arrière de la petite *tonga*, dos à dos avec le conducteur hindou, qui ne comprend pas un seul mot d'anglais. Je songe mélancoliquement que j'ai plus de cent kilomètres à faire dans ces conditions. Trois relais, qui me paraissent interminables, se passent ainsi; enfin le jour paraît, la route devient plus unie, je prends une tasse de thé à un bungalow, et ma situation générale s'améliore.

La contrée que nous traversons est triste et monotone; de temps en temps quelques bouquets de palmiers indiquent la présence d'un petit cours d'eau au milieu de l'immense plaine jaunâtre où des troupeaux de vaches et de moutons paissent une herbe flétrie. Nous suivons une petite route mal entretenue et sans ombre. Le soleil commence à devenir méchant; malheureusement la *tonga* découverte ne présente aucun abri, et je suis réduit à tenir mon ombrelle d'une main, tandis que de l'autre je me cramponne au dossier pour ne pas être précipité à terre.

Cependant je ne suis pas encore au bout de mes peines : une des roues se déferre. Nous avons la chance d'être à peu de distance du relais; toutefois la réparation de l'accident demande deux bonnes heures. Si, encore, je pouvais profiter de ce retard pour faire un repas quelconque! Point; il n'y a absolument rien à manger dans le hameau; je ne puis même pas obtenir une banane.

En partant, on m'avait assuré que je serais à Aurungabad à midi ; mais ce n'est qu'à trois heures que je puis enfin trouver au bungalow un abri contre le soleil, et quelques cruches d'eau pour me débarrasser de la poussière accumulée par trente-deux heures de voyage. Depuis le même espace de temps, je n'avais pris aucun repas sérieux ; il me fallut encore attendre deux heures, avant que le maigre coq qui chantait à mon arrivée ait eu le temps de subir l'indispensable transformation qui devait lui permettre de figurer avec honneur dans le *curry* réglementaire.

J'occupe la seconde chambre du bungalow. Dans l'autre appartement se trouve un Anglais fort malade de la fièvre ; il est soigné par un de ses amis. Je lie connaissance avec ce dernier, qui s'empresse de me donner tous les renseignements dont j'ai besoin pour continuer mon voyage ; en outre, il me recommande de ne pas négliger la visite de la forteresse de Dowlatabad, qui se trouve sur mon passage. J'apprends qu'il n'existe pas de bungalow du gouvernement à Ellora, mais que les officiers de la garnison d'Aurungabad en ont établi un pour leur compte personnel au village de Roza, à proximité des temples, et qu'ils ne me refuseront pas la permission d'y loger, si je leur en fais la demande ; il me faudra aussi un permis pour visiter Dowlatabad.

Comme la soirée est déjà avancée, et que je veux partir le lendemain matin, je ne perds pas une minute. Je cours chez le maître de poste, avec lequel je fais prix pour une voiture qui, moyennant vingt-cinq roupies, me

conduira le lendemain à Ellora, et le jour suivant à Nandgaum. De là je me rends au *mess* des officiers. Ces messieurs, auxquels je fais passer ma carte de membre de la Société de géographie de Paris, m'invitent à prendre avec eux un verre de *sherry* et, m'accordant très-gracieusement la permission que je leur demande, me remettent un billet écrit en hindoustani, qui me servira d'introduction auprès du gardien du bungalow de Roza. Enfin, le capitaine Stewart, malgré l'heure tardive, me donne la passe dont j'aurai besoin pour Dowlatabad. Ces divers préparatifs terminés à mon entière satisfaction, je vais prendre un repos que j'ai bien gagné.

7 *décembre*. — Comme je ne veux pas partir sans faire une visite à la ville indigène, je prends, de grand matin, un *bullock*, voiture traînée par deux bœufs; deux heures après, je suis de retour de mon excursion.

Aurungabad doit son nom à l'empereur Aurengzeb, qui en fit sa résidence favorite. C'était alors une cité prospère et peuplée. Elle est aujourd'hui bien déchue de son ancienne splendeur; sa vaste enceinte est encore debout, mais elle renferme autant de ruines que de maisons. Des champs de blé ont remplacé ses jardins; de pauvres chaumières adossées à des pans de murs à demi-écroulés s'élèvent sur l'emplacement de ses palais. La vie s'est réfugiée au centre, où se trouve le bazar avec une grande place publique et quelques larges rues se coupant à angle droit. Le seul monument qui mérite la peine d'être visité est le mausolée de Rabia-Durani, fille d'Aurengzeb. C'est une copie assez exacte, mais en

petites dimensions, du Taj d'Agra; seulement la brique et le stuc remplacent presque partout le marbre blanc, et le monument est dans un tel état de délabrement qu'il fait peine à voir. En somme, il ne souffre aucunement la comparaison avec son glorieux modèle. Encore plein de souvenirs récents, et pénétré de l'impression profonde que m'avait causée le Taj, je ne pouvais guère porter un autre jugement.

Aurungabad, peuplée aujourd'hui de 60,000 habitants, est le chef-lieu d'un district dépendant des États du nizam d'Haïderabad. C'est aussi le quartier général des officiers anglais qui commandent le contingent militaire entretenu par ce dernier. Cette nombreuse garnison donne un peu d'animation aux cantonnements; le pays environnant est triste et désert, mais très-giboyeux.

A une distance de douze kilomètres d'Aurungabad s'élève la célèbre forteresse de Dowlatabad (séjour des richesses), ainsi nommée parce que les maîtres de la contrée avaient l'habitude d'y cacher leurs trésors. Au milieu d'une plaine environnée de collines, s'étend une vaste enceinte fortifiée renfermant une ville, considérable autrefois, mais aujourd'hui complétement abandonnée. Au centre, se dresse un rocher de granit d'une hauteur de 200 mètres, représentant un cône parfait dont la base est taillée à pic de manière à former une muraille perpendiculaire de 40 mètres. En outre, un fossé profond, plein d'eau, en défend les approches. La seule entrée consiste en un pont-levis jeté par-dessus et aboutissant à une galerie taillée dans le roc, où l'on ne peut pénétrer

qu'avec la lumière d'une torche. On traverse ensuite une salle semblable à une grotte, et, par une série d'escaliers en spirale fermés par des portes massives, de passages tortueux et irréguliers, ne recevant aucun jour du dehors, où l'on n'avance que un par un et courbé, on arrive à une chambre dont la seule issue vers le fort est une trappe ouverte dans le plafond et munie d'un grillage en fer sur lequel on peut, en cas de besoin, allumer un bûcher destiné à rôtir les assaillants.

Lorsque enfin on revoit la lumière du jour, on se trouve sur une rampe escarpée, serpentant sur des pentes inaccessibles, qu'il faut gravir péniblement au moyen de gradins taillés dans le rocher. Un peu au-dessous de la cime, se trouve un joli bungalow inhabité où je prends quelques instants de repos, tout en contemplant le magnifique panorama qui s'étend à mes pieds. Encore une centaine de marches, et j'arrive au sommet, étroite plateforme de six mètres carrés, où l'on a hissé je ne sais comment deux énormes canons actuellement hors d'usage.

C'est l'empereur Mohammed-Toglouk qui, en 1338, complétant l'œuvre de la nature par d'immenses travaux, a fait d'un simple rocher une citadelle imprenable. On raconte que, dans un de ses accès de folie, ayant résolu de transporter sa capitale à Dowlatabad, il ordonna sous peine de mort aux habitants de sa bonne ville de Delhi d'avoir à le suivre dans sa nouvelle résidence.

Il est midi lorsque je remonte dans ma *tonga;* la chaleur est très-forte. Après avoir dépassé des monceaux de décombres entremêlés de petits jardins et quelques misé-

rables chaumières, nous gravissons une colline escarpée. La route domine un profond ravin où les eaux, maintenues par un barrage monumental, forment une série de réservoirs échelonnés les uns au-dessus des autres. Au sommet s'étend un vaste plateau légèrement ondulé. Le chemin, déjà fort mauvais depuis quelque temps, se change en un sentier à peine tracé, et finit par se perdre au milieu de hautes herbes jaunâtres. Là, pour la première fois depuis que je suis dans l'Inde, j'aperçois en liberté, à quelques pas de nous, un énorme serpent de la plus dangereuse espèce. C'est le terrible *cobra*, dont la morsure est toujours mortelle. Le hideux reptile se dérobe lentement à notre approche, se dirigeant vers une touffe de broussailles épineuses ; j'avoue que n'ayant pour tout moyen de défense que ma légère ombrelle, je ne songeai nullement à l'inquiéter dans sa retraite.

A deux heures, nous arrivons sans autre incident à Roza, petite ville fortifiée, construite par Aurengzeb. Au milieu d'un grand nombre de tombeaux de saints musulmans, épars sous les grands arbres, reposent les restes de ce grand conquérant qui mourut, en 1707, à l'âge de quatre-vingt-huit ans. Sa tombe ne se distingue par aucun ornement ; c'est une simple dalle de marbre abritée sous un dais en bois.

Quelques centaines de pas plus loin, hors de l'enceinte des remparts, se trouve le *mess-hungalow* des officiers d'Aurungabad. Ma lettre, que je présente au *pion* ou gardien, m'en ouvre les portes. C'est une ancienne tombe mahométane, élevée sur une plate-forme carrée ; l'inté-

rieur en a été blanchi à la chaux. Sous l'immense coupole sonore s'étend une vaste salle, garnie de nattes où sont disposés plusieurs lits, quelques fauteuils, une grande table et une petite bibliothèque. J'ai la chance de trouver dans cette dernière un petit volume édité à Bombay, orné de photographies, et contenant de précieux renseignements sur les temples que je me propose de visiter.

Personne autour de moi ne comprend un seul mot d'anglais; je suis réduit à converser avec le serviteur du bungalow au moyen du dictionnaire anglo-hindoustani. Je m'efforce de faire comprendre à ce brave musulman que je désire d'abord me rendre à Ellora, et que je reviendrai à six heures pour prendre un repas dont je fixe moi-même le menu, non sans inquiétude sur le résultat final. Ces détails préliminaires une fois réglés, je sors accompagné d'un petit garçon qui doit m'indiquer le chemin à suivre. Un quart d'heure après, j'arrive, par une rapide descente, au pied de la fameuse colline but principal de mon excursion.

Les temples, que l'on désigne le plus souvent sous le nom de *caves* d'Ellora, sont creusés à la base d'une colline escarpée qui s'élève à 200 mètres au-dessus de la plaine et s'étend en forme de croissant sur une longueur de trois kilomètres.

On n'est pas d'accord sur leur origine. Les Hindous les attribuent à un certain Elon qui aurait régné il y a environ huit mille ans; les musulmans ne leur accordent qu'un millier d'années. Ce qu'il y a de certain, c'est que ces temples appartiennent aux trois religions brahma-

nique, bouddhique et jaïne, et que la différence de style et l'exécution tantôt grossière, tantôt très-soignée, indiquent qu'on y a travaillé à diverses époques. Du reste, cette œuvre colossale, cette dépense inouïe du labeur de l'homme, ont dû exiger les efforts de plusieurs siècles. L'opinion généralement accréditée aujourd'hui est que les plus anciens de ces temples ne remontent pas au delà de deux mille ans.

Il y a quelques années, leur accès était rendu très-difficile par la masse des décombres et les broussailles qui en obstruaient l'entrée; mais, à l'occasion de la visite du prince de Galles en 1876, le nizam d'Haïderabad, sur le territoire duquel ils se trouvent, les a fait nettoyer et déblayer, de sorte qu'aujourd'hui on peut pénétrer à peu près partout. Ces travaux ont mis à jour des fresques assez bien conservées qui tendraient à prouver qu'à l'origine tout l'intérieur était recouvert de peintures. Depuis cette époque, un policeman indigène est chargé de percevoir des visiteurs une modique rétribution. Je parcours le livre où chaque voyageur est tenu de s'inscrire; aucun nom français n'y figure. Au bord du chemin, le premier temple qui se présente à ma vue est le plus étonnant de tous : c'est le Kailas (paradis). J'en avais déjà lu bien des descriptions; je savais que j'allais me trouver en face de l'une des merveilles du monde, de l'œuvre la plus extraordinaire que nous ait laissée l'antiquité indienne; mais je n'en fus pas moins frappé de stupeur en découvrant un monument colossal, taillé dans le roc vif et complétement détaché de la montagne dont il est séparé

par une cour de 120 mètres de profondeur sur 60 de largeur, avec des parois perpendiculaires de 30 mètres d'élévation. Le bloc isolé, de 50 mètres de long sur 30 de large, s'élève à 27 mètres de hauteur. C'est un monument extrêmement compliqué, à plusieurs étages, avec de vastes salles, des galeries, des escaliers, des frises, des chapelles suspendues et des coupoles aériennes. Tout cela est couvert de sculptures bizarres, parfois grotesques, mais forme un ensemble d'un goût irréprochable. Le sanctuaire principal est soutenu par quatre rangées d'énormes pilastres carrés; ceux du pourtour et des angles reposent sur des éléphants qui ont l'air de supporter ainsi le poids total de l'édifice. Tout au fond, une petite salle obscure renferme un énorme *lingam*. Le Kailas est évidemment d'origine brahmanique, ainsi que l'attestent des panneaux délicatement fouillés où sont retracés la vie et les hauts faits du dieu-singe Hannman.

L'imagination reste confondue en présence de ce monument qui n'a pas été construit, auquel on n'a rien ajouté et qu'on a taillé et sculpté dans un seul rocher. Comme l'artiste chinois qui prend un morceau d'ivoire et, à force de temps et de patience, en fait une de ces petites merveilles d'une délicatesse exquise, de même l'architecte du Kailas a pris un fragment de montagne et en a fait un monument complet jusque dans ses moindres petits détails, et digne d'être comparé à nos plus somptueuses basiliques.

Et ce n'est pas tout : dans la cour on voit deux obélisques hauts de 20 mètres, des statues d'animaux, des arcades et des portiques. Trois étages de chambres sou-

terraines, ornées de bas-reliefs gigantesques, découpent le rocher tout à l'entour, formant autant de galeries suspendues communiquant ensemble par des escaliers.

Je n'entreprendrai pas la description détaillée des trente-deux autres temples qui, avec celui dont je viens de parler, forment les caves d'Ellora. Tous, sans exception, sont extrêmement remarquables; leur cour d'entrée renferme parfois quelque édifice monolithe, mais de proportions bien inférieures au Kailas; leur intérêt principal consiste dans l'étude des sculptures colossales qui, adossées aux parois des profondes galeries, représentent les dieux et les déesses du panthéon hindou, dans l'attitude consacrée par la tradition, ou bien encore des danses, des scènes religieuses ou guerrières, etc.

Toutes ces figures grimaçantes, ces torses aux bras multiples, ces corps humains à têtes d'animaux, se rapprochent évidemment du type égyptien. Assurément ces statues sont de mauvais goût, souvent obscènes et de dessin incorrect; puis leurs proportions colossales, leur nombre infini, étonnent et provoquent l'admiration. D'un autre côté, l'art hindou, qui n'a rien su produire de véritablement beau dans la représentation de la nature vivante dont il n'a saisi que le côté grotesque, excelle dans tout ce qui se rattache à l'art décoratif. Les moulures et les encadrements des plafonds, les ornements des piliers, leurs chapiteaux si variés de forme et de style, sont presque toujours des merveilles de bon goût et d'originalité artistique.

Parmi les temples qui ont le plus particulièrement

attiré mon attention, je ne puis me dispenser de citer le *Visoa-Karma*, longue galerie de 40 mètres de profondeur, séparée en trois nefs par deux rangs de piliers octogones de 2m80 de circonférence. Au fond, dans une niche, Brahma repose sur un siége; à ses pieds sont deux lions couchés, symbole de la force; deux serviteurs portant la fleur de lotus se tiennent debout à ses côtés.

Le *Para-Lauka*, dont l'entrée est au deuxième étage d'une galerie souterraine, a conservé de belles peintures sur stuc; d'énormes piliers sculptés sur toute leur hauteur supportent le plafond, où sont représentés des sujets tirés de la mythologie indienne. Malheureusement la fumée a noirci la voûte et fortement endommagé les fresques.

Le temple de *Mistri* dont l'extrémité opposée à la porte d'entrée se termine en abside; la voûte, ornée de nervures, forme une série régulière d'arceaux gothiques. L'unique statue qui s'y trouve est celle d'un Bouddha colossal assis, les jambes croisées, une main reposant sur chaque genou.

Le *Dourma-Lena* avec son immense salle carrée de 40 mètres de côté, entourée d'un grand nombre d'autres chambres plus petites.

Le *Rameswera* et le *Nilakanta*, ornés d'une profusion de grands bas-reliefs et d'énormes piliers curieusement sculptés.

Enfin la cave d'*Indra-Sabha*, la dernière du côté du nord; c'est la plus belle de toutes après le *Kailas*. Elle contient les statues colossales du dieu Indra et de son épouse; elle est d'origine jaïne et se compose d'une série de chambres de seize mètres de côté, creusées sur chacune

des faces d'une cour intérieure décorée de portiques taillés dans le roc et dans laquelle on remarque deux monolithes, dont l'un représente une colonne et l'autre un éléphant gigantesque.

Les matériaux extraits des flancs de la montagne ont formé par leur accumulation de véritables collines aujourd'hui couvertes d'impénétrables fourrés, repaire favori de nombreux serpents. Aussi je ne m'avançais qu'avec une extrême précaution le long de l'étroit sentier, armé de ma canne et prêtant une oreille attentive aux bruissements suspects. A un certain moment, les hautes herbes desséchées craquent et s'entr'ouvrent brusquement à mes pieds, livrant passage à un animal que je ne reconnais pas tout d'abord. Qu'on se rassure : ce n'était qu'un gros lièvre qui s'enfuit au plus vite, encore plus effrayé que moi-même.

Ceux qui ont créé ces temples magnifiques ne paraissent pas avoir songé à en faciliter l'accès : il n'existe aucune trace d'ancienne route, et, au simple aspect des lieux, il est évident que certaines excavations, de tout temps comme aujourd'hui, n'ont pu être abordables qu'au prix de grandes fatigues.

A présent, tous ces temples sont abandonnés; les jungles en ont envahi les abords. La campagne est silencieuse et déserte; à quelques kilomètres dans la plaine, s'élèvent seules les chétives maisons d'un petit village sans importance. Quel contraste entre cette morne solitude et l'animation qui devait régner en ces lieux à l'époque où tout un peuple, mu par un sentiment reli-

gieux, usait son existence en des travaux presque surhumains !

De retour au bungalow de Roza, j'ai la satisfaction de constater que mon hindoustani a produit son effet. Le repas que l'on me sert est le meilleur que j'aie pris depuis longtemps : par extraordinaire, le poulet est tendre et bien rôti, le *curry* aux œufs ne laisse rien à désirer. Une demi-douzaine de bananes et deux ou trois verres d'une eau rafraîchie dans un vase poreux et mélangée avec quelques gouttes d'un flacon de Cognac qui ne me quitte jamais, constituent ce nouveau festin de Lucullus.

La soirée est délicieuse; le cri-cri des sauterelles qui se font entendre comme en France par une belle nuit d'été, trouble seul le calme de la nature. La lune, dans son plein, éclaire à quelques centaines de mètres au-dessous de moi les immenses plaines du Deccan; ses rayons argentés illuminent les dômes des tombeaux et les blancs minarets des mosquées éparses sur les flancs de la montagne. Vraiment les officiers de la garnison d'Aurungabad ont fait preuve de goût en installant leur bungalow dans ce site romantique! Mais l'heure s'avance; la journée a été fatigante; celle de demain le sera davantage; je m'arrache avec peine au charme indicible qui me pénètre, pour aller m'endormir sous le dôme élevé qui peut-être abrite encore les restes de quelque pieux musulman.

8 *décembre*. — Une seconde visite au Kailas et aux autres merveilles d'Ellora occupe toute ma matinée. A une heure, je quitte définitivement le bungalow de Roza où, grâce à l'hospitalité anglaise, j'ai passé l'une des

meilleures journées de mon voyage. Quatre-vingts kilomètres me séparent de Nandgaum, où je prendrai dans la nuit le chemin de fer pour Bombay. Jusqu'à la rencontre de la route d'Aurungabad, c'est-à-dire pendant trois longues heures, le chemin ou plutôt le sentier est tellement épouvantable, que plusieurs fois, croyant à un accident imminent, je me jette hors de la *tonga*. A chaque instant nous franchissons d'affreux ravins, au fond desquels j'entrevois, en guise de coussins, de gros blocs anguleux, peu propres à amortir les effets d'une chute. Je ne sais pas comment nous n'avons pas versé vingt fois; il fallait que notre véhicule fût doué d'une force de résistance vraiment extraordinaire, pour supporter sans avarie grave les chocs violents et multipliés qui ne cessaient de nous assaillir. Enfin nous nous en sommes tirés, comme par miracle, sains et saufs. On conçoit que dans ces circonstances je devais prêter peu d'attention au paysage. Cependant je me rappelle avoir traversé une contrée assez pittoresque, bien arrosée, et quelques villages, tous fortifiés.

Le reste du voyage s'accomplit sans incident. A Nandgaum, où j'arrive à dix heures du soir, je reprends ma malle, et je retrouve au buffet du chemin de fer mon aimable et sympathique chef de gare, dont la conversation intéressante abrége pour moi les heures de l'attente.

9 *décembre*. — A deux heures, du matin, je prends le train express de Bombay, distance 285 kilomètres. Malheureusement je passe de nuit à Nassick, pittoresque cité

située près des sources du Godavery. C'est un centre religieux important, renommé surtout par ses temples souterrains d'origine bouddhique. Le jour me prend à Kussara, où commence la descente des Ghattes. Le train changeant tout à coup de direction, glisse lentement le long des pentes sinueuses, contourne des précipices au fond desquels mugit un torrent écumeux alimenté par de blanches cascades, s'engage dans d'épaisses forêts de palmiers et d'arbres de teck, et, franchissant plusieurs tunnels, arrive à *Kalian-Junction*, point auquel se réunissent les trois lignes de Calcutta, Madras et Bombay.

De la gare, on jouit d'une vue singulière sur la chaîne de montagnes que l'on vient de traverser : au-dessus d'une sombre ligne de verdure, les pics aigus, les sommités rocheuses, groupés dans l'éloignement, apparaissent comme les tours à demi ruinées d'une forteresse fantastique.

Plus loin, le chemin de fer suit les bords d'une large rivière bordée de cocotiers. La plaine, basse et humide paraît bien cultivée. On traverse un pont jeté sur un bras de mer étroit et peu profond. Nous sommes à Tannah dans la grande île de Salsette, qu'une chaussée réunit à l'îlot de Bombay. Les Portugais, qui s'en étaient emparés au seizième siècle, en furent chassés, en 1750, par les Mahrattes ; vingt-quatre ans plus tard, ceux-ci furent définitivement remplacés par les Anglais. Le pays est pittoresque et bien boisé ; c'est un lieu de villégiature ; on y trouve de nombreux restes des anciennes constructions portugaises, et aussi de curieuses excavations boud-

dhiques. C'est là, au milieu d'une nature aussi belle que perfide, que l'infortuné Jacquemont ressentit les premières atteintes de la cruelle maladie de foie qui devait l'emporter, le 7 décembre 1832.

Les habitations se multiplient ; d'immenses fabriques, de hautes cheminées d'usines, annoncent les approches de Bombay. A dix heures, le train s'arrête à Byculla, première station de la grande cité. Deux Parsis courtiers d'hôtel, prennent place à mes côtés; chacun d'eux me glisse sa carte, cherchant à escamoter celle que son concurrent vient de me remettre. Quelques minutes après, à la station de *Boree-Bunder,* au centre de la ville, j'invite mes nouveaux compagnons à donner la chasse à d'autres pratiques et, prenant un *buggy,* sorte de cabriolet fortement renversé en arrière, je me fais conduire à *Esplanade-Hôtel,* dans le quartier du Fort.

CHAPITRE X

BOMBAY.

Bombay. — Éléphanta.

La ville de Bombay, appelée par les natifs Mumbaï et par les Portugais Boa-Bahia, est située par 18°56′ d de latitude nord et 70°37′ de longitude est. Elle est con truite sur une série d'îlots qui, réunis entre eux par u système de digues et de chaussées, communiquent de l même manière avec la grande île de Salsette au nord ; de là avec le continent, formant un promontoire dor l'extrémité sud se termine par une étroite langue de ter à Colaba ; là, un phare indique l'entrée du port.

Cette péninsule, qu'on appelle encore aujourd'hui l'île de Bombay, couvre une superficie de 50 kilomètres carrés. A l'exception de quelques collines rocheuses, telles que Malabar-Hill et Parell, le terrain est généralement plat et si peu élevé au dessus du niveau de la mer que, pendant la saison des pluies, il est souvent inondé ; malgré ces conditions défavorables, la ville, ouverte à toutes les brises du large, n'est pas malsaine.

La rade, l'une des plus belles du monde, est bien abritée ; presque entièrement circonscrite par la terre, elle est encore rendue plus pittoresque par un groupe d'îles dont la plus connue est celle d'Éléphanta ; la chaîne des Ghattes borne l'horizon du côté de l'est.

L'histoire de Bombay commence avec l'occupation Portugaise. Lorsque les Anglais furent arrivés dans l'Inde et que leur établissement de Surate eut pris quelque importance, ils convoitèrent ardemment la possession de ce petit coin de terre dont leurs rivaux n'avaient pas su utiliser l'heureuse situation. Déjà, à deux reprises, ils avaient inutilement tenté de s'en emparer, lorsqu'un mariage vint leur donner pacifiquement ce qu'ils n'avaient pu prendre de force. Dans la dot de l'infante Catherine, qui épousa Charles II en 1661, se trouvait comprise l'île de Bombay qui, considérée par le roi d'Angleterre comme une propriété sans rapport, fut cédée quelques années plus tard à la Compagnie des Indes moyennant une rente annuelle de 10 livres sterlings (250 francs) payable en or. Bombay avait alors une population de 10,000 habitants. La Compagnie entreprit immédiatement de grands travaux, agrandit le fort et en augmenta les moyens de défense. Elle traça le plan d'une nouvelle ville, abaissa les impôts, encouragea l'industrie et proclama la tolérance religieuse. Par ces mesures intelligentes et libérales, elle attira sur son territoire les populations voisines écrasées par le despotisme et l'intolérance des Portugais. En 1575, la nouvelle cité comptait déjà 60,000 âmes. Mais, à cette époque, les marais non encore desséchés engendraient de terribles fièvres qui décimaient les nouveaux arrivants. A cette calamité vint s'ajouter l'hostilité des Portugais, encore maîtres de Salsette. Avec la ténacité particulière à la race saxonne, les Anglais surent triompher de tous ces obstacles; au milieu de luttes incessantes, il trouvèrent moyen

d'entreprendre de grands travaux d'assainissement et de fonder de nouveaux comptoirs sur la terre ferme. En 1708, à la suite de la fusion entre l'ancienne et la nouvelle Compagnie des Indes, Bombay devint le chef-lieu d'une présidence indépendante. Cet état de choses dura jusqu'en 1773, époque à laquelle le gouvernement de l'Inde entière fut centralisé à Calcutta entre les mains d'un gouverneur général. Sur ces entrefaites, les Mahrattes, chassant les Portugais devant eux, s'étaient emparés de l'île de Salsette et avaient conclu un traité avec les Anglais. Mais la paix ne fut pas de longue durée; à la suite de luttes sanglantes, les Mahrattes furent définitivement repoussés; alliés de nouveau avec les Anglais, ils les aidèrent dans la guerre contre Tippoo, sultan de Mysore, dont la défaite et la mort ajoutèrent aux domaines de ces derniers, en 1799, de riches provinces sur la côte du Malabar. Puis vinrent les annexions de Pounah et du Khandeish (1818). En 1816, Bombay comptait 161,000 habitants : le recensement de 1872 lui en donne 645,000.

Peu de villes offrent une aussi grande variété de types et de religions, ainsi que l'indique le tableau suivant, où l'on n'a inscrit que les grandes divisions.

Hindous	410,000
Musulmans	137,500
Parsis	44,000
Chrétiens natifs, eurasiens et métis portugais	27,000
Bouddhistes et Jaïns	15,000
Européens	7.000
Juifs	2,500
Nègres et Chinois	2,000
Total de la population	645,000

Les Hindous des différentes castes entrent pour les deux tiers dans le chiffre total; ils se divisent en deux grandes familles, les adorateurs de Vichnou, le conservateur, et ceux de Siva, le destructeur, la deuxième et troisième personne de la trinité indienne. Les premiers tracent sur leur front une ligne perpendiculaire, les seconds une ligne horizontale; chaque matin, autant que possible, la peinture de ces lignes doit être renouvelée par un brahmine. La multitude adresse aussi ses hommages à d'autres divinités secondaires, telles que les épouses des dieux que nous venons de nommer, le dieu Gunputti à tête d'éléphant et bien d'autres.

Après les brahmines, la classe la plus importante parmi les Hindous est celle des *banians,* ou marchands. La plupart sont originaires du Guzerate, pays situé au nord de Bombay. Contrairement aux autres Indiens, ils ne montrent aucune répugnance pour les longs voyages, surtout s'ils doivent contribuer à augmenter leur fortune; ils font preuve d'une rare habileté dans le commerce; de là vient le proverbe indien : « Il faut trois juifs pour faire un Chinois, et trois Chinois pour faire un banian. » Tous parlent et écrivent le guzerate; c'est le langage le plus répandu à Bombay, et en même temps la grande langue commerciale de l'Inde.

Les Mahrattes n'ont pas les mêmes dispositions pour le commerce : c'est un peuple guerrier et agriculteur. Ceux qui habitent les villes se font employés ou hommes de loi. Leurs habitations sont moins confortables que celles des opulents Guzerates.

Les mahométans sont partagés en deux grandes divisions, les *sunnites* et les *chiites*. Les Turcs et les Arabes appartiennent à la première ; les Persans à la seconde. Cette dernière est la plus nombreuse à Bombay et comprend la tribu des *borahs*, marchands colporteurs spéculant sur toute sortes de marchandises, musulmans de religion, mais juifs d'apparence et possédant le caractère et le génie particuliers à cette race.

Les Parsis ne forment guère que 7 pour 100 de la population totale ; mais leur aptitude aux affaires, leur activité commerciale, l'absence de tout préjugé de caste et l'assimilation complète qu'ils se sont faite de la langue anglaise, leur assurent une influence prépondérante dans la communauté. Leur histoire est bien connue. Lorsque les sectateurs de Mahomet conquirent la Perse au septième siècle, un certain nombre d'individus descendant des anciens Guèbres ou adorateurs du feu s'expatrièrent pour ne pas être contraints d'embrasser la nouvelle religion. Ils se rendirent d'abord à Ormuz, sur le golfe Persique, puis dans l'Inde, à Diu, sur la côte du Kattywar ; de là ils gagnèrent les principales villes du Guzerate, dont ils ne tardèrent pas à adopter la langue. Mais leur véritable prospérité date seulement de l'arrivée des Européens ; n'ayant aucune prévention contre les nouveaux venus, ils leur servirent d'interprètes dans leurs relations avec les natifs. Déjà ils formaient une importante colonie à Surate, lorsque Bombay passa entre les mains des Anglais. Attirés par l'importance toujours croissante de cette ville, ils vinrent s'y fixer en grand nombre et

s'attachèrent définitivement à la fortune de l'Angleterre.

Ils pratiquent encore aujourd'hui l'antique religion de Zoroastre, à peine modifiée par l'adjonction de quelques superstitions hindoues. Dans leurs temples brûle un feu perpétuel; le matin, on peut les voir sur la grève, prosternés devant le soleil levant; le soir, on les retrouvera adressant leurs prières, entremêlées de génuflexions, aux derniers rayons de l'astre du jour.

Les Parsis sont renommés non-seulement pour leur génie commercial, mais aussi pour leur esprit politique. Une grande partie du trafic de Bombay est entre leurs mains. Plusieurs citoyens parsis ont été créés baronnets par la Reine, en récompense de leurs dons généreux et de leur dévouement aux intérêts de l'Angleterre. C'est une race prolifique : leur nombre s'accroît rapidement. Ceux des classes inférieures excellent dans les professions de charpentiers ou de mécaniciens; beaucoup d'entre eux sont aussi boutiquiers, débitants de liqueurs ou maîtres d'hôtel. Tous se prêtent une mutuelle assistance.

La plupart des chrétiens de Bombay sont de race indo-portugaise. Issus du mélange des premiers conquérants avec les femmes natives, ils se donnent le nom de Portugais, bien que la couleur de leur peau soit presque aussi foncée que celle des indigènes pur sang. Ils se coiffent d'un chapeau noir et s'habillent à l'européenne. Mais cette race dégénérée est peu susceptible de progrès et se contente de végéter dans les emplois secondaires et la domesticité.

La religion jaïne offre une grande analogie avec le

bouddhisme. Elle ne reconnaît pas la division des castes; mais, admettant la doctrine de la transmigration des âmes, elle ordonne le respect absolu de la vie des animaux. Ses adeptes forment une secte riche, gagnant beaucoup d'argent dans le commerce et possédant de fort beaux temples dont les plus remarquables sont ceux de Mont-Abou, au nord du Guzerate.

Quant aux juifs de Bombay, ils sont originaires de la Mésopotamie. Parmi eux, la plus riche famille est celle des Sassoun; le chef de ces Rothschild indiens a été anobli en 1871, en reconnaissance des sommes immenses dépensées par lui en fondations utiles et en œuvres de bienfaisance.

Bombay a reçu à juste titre le nom de *capitale de l'Ouest*. Son commerce, déjà considérable, prit un énorme accroissement pendant les années 1861 à 1865. A cette époque, par suite de la guerre civile, les cotons d'Amérique n'arrivaient plus en Europe; pour suppléer à la disette de matières premières qui menaçait de faire fermer les fabriques de la métropole, les Anglais résolurent alors de donner dans l'Inde la plus grande extension possible à la culture du précieux arbrisseau. Des spéculations colossales s'ensuivirent, et pendant quelques années Bombay vit affluer d'énormes quantités de coton venues de tous les points de l'Hindoustan. La nécessité de réduire, autant que possible, pour l'envoyer en Europe, le volume d'une denrée aussi encombrante, amena la construction de nombreuses presses hydrauliques. Aujourd'hui, l'exportation du coton n'est plus ce qu'elle a été pendant cette

période exceptionnelle, mais elle reste toujours considérable, bien qu'on ait élevé récemment des filatures et fabriques où la matière première est travaillée sur place et livrée directement à la consommation. Maintenant, l'industrie locale commence à faire une sérieuse concurrence aux produits manufacturés de Manchester.

L'ouverture du canal de Suez, en 1869, eut pour résultat d'amener une révolution complète dans le commerce maritime de Bombay : les voiliers qui faisaient le tour par le cap de Bonne-Espérance furent remplacés par des bâtiments à vapeur; actuellement les cinq sixièmes du trafic avec l'Europe se font par le canal. Aucune ville n'en a retiré un avantage plus considérable. Aujourd'hui Bombay, mis en communication rapide avec le nord, le centre et le midi de l'Inde, par trois grandes lignes de chemin de fer, n'est plus qu'à dix-huit jours de Londres. Tous les lundis, les grands vapeurs postaux de la Compagnie péninsulaire et orientale partent pour l'Europe, voie d'Aden, Suez et Brindisi.

Le *Lloyd* autrichien et la Compagnie italienne Rubattino y entretiennent aussi des communications directes et mensuelles avec l'Europe. Il est à regretter que notre Compagnie des messageries maritimes n'ait pas cru devoir envoyer quelques-uns de ses beaux navires sur cette ligne. D'un autre côté, la *British-India* accomplit chaque semaine le trajet de Bombay à Calcutta, faisant escale à tous les ports intermédiaires, tant sur la côte du Malabar que sur celle du Coromandel, et correspondant à Ceylan avec les vapeurs de Chine et d'Australie. Enfin, quatre

fois par mois, des steamers desservant les bouches de l'Indus, Mascate et le golfe Persique, vont jusqu'à Bassorah, où s'effectue le transbordement sur les bateaux de la Compagnie de navigation fluviale du Tigre et de l'Euphrate; ces derniers remontent à Bagdad, où le voyageur a le choix entre quatre routes pour gagner l'Europe. L'une d'elles suit le cours de l'Euphrate par Hillah et Mescany, à quinze heures de cheval d'Alep, d'où, en trois jours, on peut gagner le port d'Alexandrette sur la Méditerranée; cette voie est la plus sûre et la plus économique; mais au delà de Bagdad les steamers ne partent pas toujours à jour fixe et ne peuvent marcher que pendant la saison des hautes eaux, de décembre à juin

Les neuf dixièmes des voyageurs arrivant d'Europe ou y retournant, passent aujourd'hui par Bombay. Attirés par les célèbres cités de l'intérieur, ou bien pressés par le désir de revoir leur pays, ils s'occupent peu d'une ville qui, à leurs yeux, n'a d'autre mérite que d'être le port le plus rapproché de l'Angleterre. Et cependant, à plus d'un titre, la cité par elle-même vaut la peine d'être visitée. Dans aucune autre ville indienne on ne trouvera une circulation si animée, une aussi grande diversité de types et de costumes. Partout ailleurs les monuments vous rappellent l'Inde des temps passés; ici, on la voit telle qu'elle est aujourd'hui. C'est la ville la plus européanisée de l'Hindoustan, non-seulement à cause du grand nombre de ses habitants appartenant à la race blanche, mais aussi parce que les natifs, tout en ayant conservé le costume oriental, ont acquis dans la fréquentation jour-

nalière des Anglais certaines allures qui décèlent une éducation plus civilisée. Beaucoup parlent et écrivent la langue anglaise. Dans les tramways qui circulent incessamment sur tous les points de la grande cité, on voit assis côte à côte, sur la même banquette, sans distinction de race, de caste, ou de fortune, l'Européen, le Parsis, l'Hindou et le mahométan, spectacle étrange pour quiconque est au fait des usages de l'Inde. C'est là un commencement d'assimiliation qu'il est bon de noter; si jamais l'égalité, telle que nous la comprenons, parvient à s'acclimater dans l'Inde, c'est par Bombay que l'exemple en sera donné.

En arrivant du large, la première terre qui se présente à la vue est la pointe de Colaba; à côté d'un vieux cimetière et d'une hôpital de fous, s'élèvent un observatoire et un phare. Plus loin sont les casernes pour les troupes européennes, et un vaste champ de manœuvres à l'extrémité duquel se trouve l'église Saint-Jean. Ce bel édifice, dont la tour s'élève à 62 mètres, a été érigé en mémoire des officiers et soldats morts dans les campagnes de l'Afghanistan, de 1838 à 1843.

Après avoir dépassé la gare du chemin de fer du Nord, *Bombay, Baroda and central India Railway*, et traversé des terrains où sont installés les docks et les dépôts de charbon du gouvernement, on arrive au quai d'Apollon, belle jetée où les steamers débarquent habituellement leurs passagers. Le soir, c'est un lieu de promenade très-fréquenté : on y fait souvent de la musique; en outre, on y trouve un bon restaurant.

Maintenant nous arrivons au fort qui occupe la partie sud-est de l'île au nord de Colaba. Les fortifications ont été démolies il y a une vingtaine d'années, afin de donner plus d'espace aux banques, aux magasins et aux bureaux des marchands. Le terrain gagné a été utilisé; on y a créé de larges avenues et élevé une foule de belles constructions. L'esplanade s'étend au nord-ouest, faisant face à la mer. On y remarque toute une série de monuments élevés dans ces dernières années et dont quelques-uns ne sont pas encore terminés : ce sont les bâtiments de la marine, le nouveau secrétariat, la haute cour, l'université, la bibliothèque surmontée d'une énorme tour carrée à usage d'horloge et haute de 78 mètres, l'office des travaux publics, la poste et le télégraphe. Ces palais, de style moyen âge ou vénitien, ne sont assurément pas tous d'un goût irréprochable; mais la grandeur de leurs proportions, la richesse des matériaux employés, marbre et granit, leur agglomération dans un espace assez restreint, forment un ensemble d'un aspect imposant.

Un peu plus loin, isolée au milieu d'une verte pelouse, s'élève une fort belle statue de la reine Victoria, impératrice des Indes. Sa Majesté est représentée portant le manteau de cour et revêtue des insignes du pouvoir; elle est assise sur un trône gothique surmonté d'un dais élevé. La mosaïque de la plate-forme vient de Chine; tout le reste du monument est en fin marbre de Carrare.

Au centre du fort est un jardin circulaire, orné d'une fontaine et de belles statues. Tout autour sont les magnifiques constructions du cercle d'Elphinstone. Le *Rampart-*

Row est une longue ligne de belles maisons à arcades où sont installés le club de Bombay et le comptoir d'escompte de Paris.

La ville native est séparée du fort par un espace vide, large de près de deux kilomètres. Ses rues principales sont parcourues du matin au soir par des tramways qui mettent en communication ses faubourgs les plus reculés avec les quartiers anglais de l'esplanade et du fort et la pointe de Colaba. *Kabaldavie* et *Parell-Road* sont les plus larges et les plus commerçantes. On y voit beaucoup de maisons, à façades peinturlurées, hautes de quatre ou cinq étages, en saillie et avec balcons; des boutiques dans le goût européen, tenues par des Parsis, sont mêlées aux échoppes des indigènes. Les quartiers occidentaux, *Girgaum* et *Chowpatty,* traversés par la belle rue de *Breach-Candy,* offrent un tout autre aspect; les maisons, basses et entourées de petits jardins, sont disséminées dans un magnifique bois de cocotiers. Au nord, *Grant-Road* forme la limite de la ville noire proprement dite. Plus loin sont les agglomérations de *Tardeo, Parell, Byculla* et *Mazagon,* où la population européenne domine de nouveau. On y trouve des théâtres, de grands hôtels, un champ de courses, et les principales stations des chemins de fer. Le palais du gouvernement est à Parell. Mazagon, sur le bord de la baie, renferme une nombreuse population portugaise; c'est là que sont les docks et les établissements de la Compagnie péninsulaire et orientale.

Pendant la mousson du nord-est, de novembre à avril, le climat de Bombay est délicieux; le thermomètre

dépasse rarement 30° et s'abaisse dans la nuit jusqu'à 21°. La mousson du sud-ouest revient avec le mois de mai, amenant avec elle les fortes chaleurs, heureusement tempérées par la brise de mer. La saison des pluies commence à la mi-juin et dure jusqu'à la fin de septembre. Pendant plus de trois mois, il pleut régulièrement tous les jours, sauf quelques heures de beau temps dans la soirée; c'est l'époque où l'on quitte généralement Bombay pour les *sanitarium* voisins de Matheran et de Mahableshwur, ou bien encore pour se rendre à Pounah, où se transporte le siége du gouvernement. Les personnes accoutumées à respirer l'air vif des hauts plateaux de l'intérieur ont souvent comparé l'atmosphère de Bombay à celle d'un bain de vapeur; toutefois le climat n'y est pas absolument malsain, et si la mortalité est assez considérable parmi les Anglais, c'est que ceux-ci ne tenant aucun compte de la différence des milieux, ne veulent rien changer à leurs habitudes et prétendent vivre à Bombay comme ils le feraient à Londres.

L'hôtel de l'Esplanade, où je suis logé, est situé dans le quartier du Fort; c'est une récente et immense construction en fer et briques avec quatre étages très-élevés, dans le genre américain, mais sans ascenseurs. Cent vingt-huit marches conduisent au quatrième étage, où j'occupe une chambre percée de quatre larges ouvertures donnant de plain pied sur la terrasse et le balcon. A six heures du matin, on me sert le thé chez moi; à neuf heures, le déjeuner est préparé au premier étage dans une vaste salle à manger où deux cents personnes peuvent prendre

place autour d'une table d'hôte en fer à cheval. On ne sert aucun repas à la carte; à deux heures a lieu le *tiffin*, à sept heures et demie, le dîner, à neuf heures, deuxième thé. Le tout me coûte quatre roupies par jour (8 fr. 50), sans aucun des frais supplémentaires qui, sous le nom de service et de bougie, viennent s'ajouter à la note de nos aubergistes. Les chambres, petites et meublées à l'européenne, n'ont plus de cabinets de bains spéciaux; mais, pour la première fois depuis longtemps, j'ai un lit véritable avec draps et matelas. Si je voulais être logé moins haut, il m'en coûterait une roupie de plus par chaque étage en moins; mais naturellement je préfère la belle terrasse du sommet, constamment exposée au souffle bienfaisant de la brise, et du haut de laquelle je jouis d'une vue magnifique sur la mer, la ville, la chaîne des Ghattes et les innombrables vaisseaux à l'ancre dans les eaux paisibles de la rade.

A l'heure des repas, l'aspect de la salle à manger est réellement curieux : l'air pénètre partout au moyen de larges fenêtres; sa circulation est encore activée par d'immenses *punkas* mis en mouvement par une main invisible; à un signal donné, les serviteurs particuliers des convives viennent prendre place en silence derrière le fauteuil du maître, attentifs à ses moindres gestes, et lui passant les plats qu'ils reçoivent de la main des domestiques de l'hôtel; ces derniers sont des Portugais aux pieds nus et aux cheveux frisés; ils portent le veston blanc et le pantalon de la même couleur. Le service de la table se ressent du voisinage de l'Europe; on ne voit plus de ces

grands plats couverts ni de ces assiettes encombrantes, munies d'un réservoir d'eau chaude, qui m'ont poursuivi jusque dans les bungalows de troisième ordre; en revanche, des carafes d'eau glacée, des fruits, des légumes, de la salade, paraissent sur la table.

Attenant à la salle à manger, se trouve un vaste cabinet de lecture où l'on peut consulter des revues et des journaux venus de tous les coins du monde. Sur le balcon, des marchands indigènes accroupis près de leurs coffres étalent aux yeux des voyageurs toutes sortes de curiosités.

Cet hôtel, où j'ai passé quatre jours, m'a laissé un excellent souvenir; au double point de vue du confortable et de la modération du prix, c'est l'un des meilleurs que j'aie rencontrés dans mon existence de voyageur.

C'est en compagnie d'un jeune Parsi, qui s'était offert à moi en qualité de guide, que je fis ma première excursion dans la ville native. Je débutai par une course au bazar. Le casque indien que j'avais payé dix francs à Paris dans les magasins de la *Belle Jardinière,* s'était rapidement détérioré; sa cuirasse fendillée commençait à livrer un passage inquiétant aux rayons du soleil. Je lui donnai un remplaçant de fabrication indigène; moyennant la modique somme d'une roupie et demie, je me procurai un chapeau à larges bords, doublé de mousseline blanche, à la fois épais et léger, et tout à fait à l'épreuve du soleil de l'Inde.

A l'entrée de la ville noire et faisant face à l'esplanade, se trouvent les nouveaux marchés construits par sir Arthur Crawford. Ils se composent de plusieurs galeries

bien aérées et séparées par des jardins. Au-dessus du bâtiment central, qui abrite une belle fontaine, s'élève une tour servant d'horloge. Le marché est abondamment pourvu de fleurs et de fruits : bananes, oranges, pamplemousses, ananas, cocos, pastèques, dattes d'Arabie, et légumes de toute sorte. J'y vois aussi une foule de poissons aux brillantes couleurs, des tortues, des coquillages et des huîtres appétissantes. Dans la partie réservée à la volaille et au gibier, on peut aussi se procurer à bon compte des animaux vivants. Un singe apprivoisé vaut 4 francs; une charmante antilope, 10 francs; un poulet, 0 fr. 50. On a une perruche pour quelques sous; mais un serin ordinaire coûte 10 francs. Bien que les salaires soient plus élevés à Bombay et que la vie y soit plus chère que dans le reste de l'Inde, la meilleure qualité de viande ne vaut que quatre aunas (0 fr. 50) le kilogramme.

En sortant du marché, nous prenons un tramway qui, suivant la longue rue de *Parell,* nous amène à *Byculla,* devant la grille d'un jardin public où l'on a construit le nouveau musée Victoria. C'est un très-bel édifice, mais qui ne renferme encore que peu d'objets intéressants. On y voit les différents produits de l'industrie du pays, des échantillons de bois et de graines, et des figurines de terre fort bien faites. Mon guide attire mon attention sur le modèle en relief de l'une des fameuses tours du Silence.

On sait que les Parsis n'enterrent pas leurs morts, qu'ils ne les brûlent pas non plus, mais qu'ils ont la singulière habitude de les abandonner en pâture aux

oiseaux de proie. Pour cela ils exposent les corps au sommet de tours renfermées dans une enceinte interdite au public et bordée de hautes murailles. C'est la reproduction exacte de la principale de ces tours, sise à *Malabar-Hill,* qui existe au musée Victoria, et que je vais essayer de décrire.

Qu'on s'imagine une rotonde sans toit, haute de huit à dix mètres et large de vingt. Un peu au-dessous du sommet, se trouve un plancher légèrement incliné en forme d'entonnoir et aboutissant à un puits central ayant une ouverture de trois mètres de diamètre, profond de quatre étages et percé latéralement de huit rangées verticales de trous correspondant à des souterrains. Le plancher dont nous venons de parler est divisé en trois zones concentriques, de largeur égale, entre lesquelles on a ménagé un étroit sentier. Chacune d'elles est divisée en soixante-douze compartiments aux saillies peu apparentes, séparées par de petites rigoles rayonnant du centre à la circonférence et ayant leur écoulement dans le puits central. Les dalles de la zone la plus élevée, voisine des murs de la tour, reçoivent les cadavres des hommes, celles de la deuxième, les femmes, et celle de la troisième, les enfants. Les corps y sont étendus complétement nus et doivent y séjourner quatre mois. Les vautours et les corbeaux, l'air et le soleil se chargent promptement de faire disparaître les chairs; le reste, à l'expiration du laps de temps consacré par l'usage, est précipité dans le puits central. Personne n'est admis à visiter l'enclos sinistre; deux prêtres seuls ont le droit de pénétrer dans la tour.

Les temples que les Parsis possèdent à Bombay sont d'apparence peu monumentale; je n'ai pu en visiter aucun.

Leur costume diffère peu de celui des Hindous. Comme ces derniers, ils portent la robe et le pantalon blancs; mais ils remplacent le turban par une espèce de mitre en toile cirée noire, semée de petits dessins jaunâtres, montée sur carton, et ressemblant assez à un shako sans visière, qui serait aplati au sommet sur l'un des côtés. Leurs prêtres portent le même vêtement; seulement leur coiffure est toujours blanche. Chez eux, ils remplacent leur incommode couvre-chef par une calotte en soie rouge et jaune. Quelques élégants, tout de noir habillés, portent le chapeau rond; mais les bords en sont remplacés par un bourrelet de fin cachemire roulé en forme de turban.

Quand bien même les Parsis ne porteraient aucun signe distinctif, on les reconnaîtrait facilement à leur teint plus clair, à leurs favoris à demi rasés, à leur front fuyant et découvert, à leur regard intelligent. Leurs femmes portent, avec le pantalon collant des musulmanes, le petit corsage hindou, et s'enveloppent la tête et les épaules dans le *sari*, espèce de voile souvent d'une couleur éclatante et orné d'une frange dorée. Elles relèvent leurs cheveux sous une coiffe de toile blanche, tenue modeste qui sied à leur physionomie généralement douce. Contrairement à la plupart des Indiennes de caste élevée, elles ne craignent nullement de se montrer en public le visage découvert. Leurs enfants, dorés comme de petits saints, sont charmants à voir avec leur calotte richement brodée

et leurs beaux habits d'étoffe de soie brochée d'or et d'argent.

En quittant le Musée, je prends un *buggy* (prononcez bogay) pour aller visiter le *Pinjrapole*, curieux établissement situé dans un quartier populeux près de la cathédrale catholique de Notre-Dame de l'Espérance. C'est un hôpital fondé par les *banians* pour les bêtes abandonnées ou malades. Les Hindous ne tuent jamais leurs animaux. Lorsque ceux-ci, accablés par la vieillesse, la maladie ou les infirmités, deviennent incapables de rendre aucun service, ils sont envoyés à ce refuge, où on les entretient au moyen de ressources provenant de pieuses fondations, et qui ne s'élèvent pas à moins de 250,000 francs par an. Quelques dévots personnages poussent même le zèle jusqu'à racheter de la boucherie des veaux et des moutons qui viennent augmenter le nombre des pensionnaires de l'établissement.

Après avoir traversé un caravansérail, je me trouve dans un immense enclos divisé en plusieurs cours, avec des étables, des niches et des abris sur les côtés. Partout règne une étrange promiscuité de quadrupèdes et de volatiles : vieux buffles, chevaux hors d'usage, ânes pelés, chèvres et brebis galeuses, singes, chiens et chats, tortues, oies, canards et poulets, tous ces animaux errent pêle-mêle à la recherche d'une nourriture qu'on leur distribue parcimonieusement et qu'il leur faut disputer à une nuée de corbeaux et de pigeons qui n'auraient garde de manquer à pareille fête. Ce singulier hospice paraît tenu avec un grand désordre, et les soins de la propreté la plus

élémentaire y sont fort négligés. Une odeur repoussante s'échappe de cette nouvelle arche de Noé et me force à abréger ma visite; je m'explique difficilement comment l'administration anglaise peut tolérer, au centre d'une grande ville, un pareil foyer d'infection.

Passant devant plusieurs temples hindous et un grand *tank* ou étang sacré dont le pourtour est garni d'escaliers destinés aux baigneurs, nous arrivons dans le joli quartier de *Girgaum*, qu'un bois de cocotiers percé de bonnes routes sépare de la plage de *Back-Bay*. Ce bassin, peu profond, est inutile à la marine; depuis longtemps on le comble peu à peu, afin de conquérir sur la mer de nouveaux terrains nécessaires aux extensions progressives de la ville.

Les plantations de cocotiers que nous traversons rapportent peu de fruits; elles sont bien plutôt exploitées pour le jus que produit l'arbre et qui, après fermentation, forme le *toddy*, boisson enivrante en grande faveur auprès des indigènes. Les bhundaris ou fabricants du toddy vivent dans de petites huttes disséminées au milieu du bois. Ils montent au sommet du cocotier et, comprimant au moyen de liens serrés le bourgeon sur le point de fleurir, pratiquent à la base une légère incision d'où la séve s'écoule goutte à goutte dans un vase qu'ils laissent suspendu à la cime pendant une nuit entière. Cette liqueur, consommée fraîche, est d'un goût agréable : c'est le vin de palmier; mais, dès qu'elle est fermentée, elle devient âpre et capiteuse. Les Anglais ont inutilement tenté de réagir contre la funeste passion du toddy en frappant

l'arbre qui le produit d'une taxe exorbitante; peu de temps avant mon passage, l'impôt venait d'être doublé. Malgré toutes ces mesures restrictives, il s'en fait encore une consommation considérable.

Tout ce quartier ressemble beaucoup aux environs de Pointe-de-Galle; partout au milieu de merveilleux jardins, de massifs d'aréquiers, de palmiers et de bananiers, on voit de belles villas, ornées de terres cuites et de faïences multicolores, appartenant à de riches indigènes.

Nous suivons dans toute sa longueur la rue de *Breach-Candy*, et nous nous engageons dans le faubourg de *Tardeo*, où l'on célèbre une fête locale. Il y a là des balançoires, des chevaux de bois, des orgues de barbarie, des étalages de bonbons, et des boutiques de jouets d'enfants où sont entassés, mêlés à des poupées et autres menus objets de fabrication européenne, une foule de produits à bon marché de l'industrie locale. Des groupes de femmes et d'enfants, revêtus de leurs plus beaux habits, circulent paisiblement et semblent beaucoup s'amuser. En un mot, c'est, en petit, une espèce de fête de Neuilly ou de foire au pain d'épice.

Je visite, dans le voisinage, le temple hindou où l'on adore le dieu en l'honneur duquel on se réjouit dans la rue. Comme partout, c'est le *lingam* qui reçoit le plus grand nombre d'hommages et que chacun vient arroser d'huile ou de beurre fondu et couvrir de fleurs jaunes.

De là nous gravissons une colline d'où l'on découvre une fort belle vue; derrière nous, au sommet, s'étend un enclos où quelques palmiers dressent la tête au-dessus

des murs élevés. C'est là que sont les *Tours du Silence*. Mon guide me fait apercevoir, à demi cachées par les arbres, les murailles noircies de l'une d'elles ; il me montre aussi des bâtiments funéraires isolés, sépulture priviligiée de quelques riches familles.

En dehors de l'enceinte, sur la cime des grands cocotiers, à dix pas du chemin, sont perchés une centaine d'énormes vautours noirs qui, suffisamment repus, dorment tranquillement en attendant la proie du lendemain.

Un peu plus loin, de nombreux travailleurs indigènes des deux sexes sont occupés à mettre en place de gigantesques tuyaux et à creuser un immense réservoir destiné à approvisionner d'eau pure la ville de Bombay.

Malabar-Hill, où nous allons ensuite, ne comptait que deux maisons il y a une trentaine d'années. Aujourd'hui, la colline tout entière est transformée en un parc ravissant où sont disséminés, sous l'admirable végétation des tropiques, une foule de villas et de cottages habités par la population européenne. Une route charmante longe la plage de *Breach-Candy* et remonte ensuite sur les hauteurs. On peut visiter, en passant, l'étang sacré de Walkeshwar et les temples de Mahadeva. Tout à fait à l'extrémité du promontoire, à *Malabar-Point*, s'élève la maison de campagne du gouverneur; sa situation éminemment pittoresque, l'air frais qu'on y respire en toute saison, en font la plus agréable habitation de toute la ville.

Dans la soirée du même jour, le hasard me fit assister, dans les rues de la cité native, à l'une des cérémonies d'un mariage musulman.

Une musique infernale précède un long cortége qui s'avance lentement à la lumière des torches, faisant halte à chaque coin de rue. De temps en temps, à la grande joie du public, on met le feu à des pièces d'artifice; des pétards et des fusées sillonnent les rues étroites, au risque d'incendier les maisons ou d'éborgner les passants. Deux ou trois calèches où sont entassées des dames et de charmantes petites filles couvertes de bijoux, précèdent la mariée; celle-ci, strictement voilée et littéralement couverte de fleurs, est montée sur un cheval que dirige un serviteur à pied. Quelques cavaliers viennent à la suite, surchargés d'épaisses guirlandes de fleurs qui ne permettent de distinguer aucun trait de leur visage. La procession se termine par un certain nombre d'individus portant sur leurs épaules de grandes caisses de fleurs artificielles disposées en forme de jardins. Des jeunes gens distribuent aux curieux des roses qu'ils puisent dans de grandes corbeilles. Je suis le seul Européen présent; la foule est pleine d'égards pour moi; les personnes que j'interroge s'empressent de répondre à mes questions; on m'offre poliment un fort joli bouquet.

Un autre jour je dirigeai ma promenade nocturne vers le quartier des théâtres. On y voit bon nombre de maisons, portes et fenêtres ouvertes et vivement éclairées à l'intérieur; sur les balcons du premier étage se tiennent des femmes en costume d'apparat. Le théâtre hindou, que je visitai d'abord, n'est qu'une chétive baraque en bois. J'y fus l'objet d'un accueil empressé; on me fit apporter un fauteuil que l'on plaça en avant du premier

rang, et pendant tout le temps que j'y passai, un jeune homme, debout à mes côtés, s'efforça de m'expliquer les diverses phases du drame religieux représenté sur la scène, me traduisant en anglais les passages les plus saillants. Malgré toutes ces attentions, l'action me parut traîner singulièrement en longueur et manquer tout à fait de péripéties émouvantes. Quant à la musique, qu'on s'imagine une mélopée plaintive indéfiniment reproduite sur tous les tons. Les acteurs, tout couverts d'habits dorés, s'affublent de coiffures pyramidales et de masques grotesques. Les rôles de femmes sont remplis par des jeunes gens qui se blanchissent les mains et le visage. Cette mise en scène primitive me rappelait les représentations auxquelles j'avais assisté à d'autres époques sur les théâtres chinois de Lima et de San-Francisco.

Le coup d'œil dans la salle est plus intéressant. Aux premières places, beaucoup de femmes hindoues accompagnées de leurs enfants grignotent des graines et des sucreries; dans une tribune spéciale, tout au fond, se tiennent celles qui appartiennent à la caste des bayadères.

Je visitai ensuite le grand théâtre parsi, bien aéré, assez élégamment construit, mais tout en bois. Là, je ne vis aucune femme dans la salle ni sur la scène; mais je retrouvai la même musique monotone, et le même débit ennuyeux et insipide. Un troisième théâtre, fréquenté par des Parsis, ne m'offrit rien de nouveau. Aussi je ne voulus pas attendre la fin du spectacle, qui n'a guère lieu qu'entre deux et trois heures du matin. La soirée

était trop avancée pour songer à aller au théâtre européen, où jouait en ce moment une troupe italienne; un *buggy* conduit par un vieux Portugais malpropre, à figure de singe, me ramena à l'hôtel, dont j'étais éloigné de plus de six kilomètres.

J'aimais beaucoup à venir, au coucher du soleil, me reposer sur un banc de l'esplanade, en aspirant la brise de mer, si bienfaisante en ces climats. Tandis que les Parsis accomplissaient leurs devoirs religieux, leurs femmes, qui jamais ne se livrent aux mêmes actes en public, venaient, accompagnées de leurs nombreux enfants, s'asseoir en rond sur la vaste pelouse. A quelque distance se formaient d'autres groupes de femmes hindoues ou musulmanes drapées avec beaucoup de grâce dans des étoffes de couleur bleue. Les hommes, accroupis sur leurs talons et fumant silencieusement, se tiennent toujours loin de ces dernières, avec lesquelles on ne les voit jamais échanger ni un mot ni un regard.

Un torrent humain s'écoule dans la direction de la ville noire; c'est l'heure de la fermeture des bureaux et des offices du Fort; négociants, employés et pions regagnent leur domicile. Quelle diversité de costumes et de coiffures, sans compter celles des Parsis! Quelle étrange collection de turbans monstrueux, bizarrement contournés, de toute forme et de toute couleur, pointus, ou bien évasés en manière de parasol, et souvent fort riches! On voit peu de mendiants à Bombay. Presque tout le monde est décemment couvert et vêtu proprement d'étoffes blanches. D'élégants équipages entraînent rapidement de gros banians

ou quelque grave Parsi à la physionomie pleine de distinction. Des tramways en forme de longs chars à bancs, ouverts sur les côtés et abrités par un dais, circulent sur la route, tantôt traînés par des chevaux revêtus d'un épais plastron blanc destiné à les protéger contre les rayons foudroyants du soleil, tantôt poussés par une douzaine d'indigènes lancés au pas de course et chantant à tue-tête. Des femmes de caste inférieure font le métier de portefaix. Elles n'ont pour tout vêtement qu'un étroit corsage de douze à quinze centimètres de largeur, laissant à découvert la plus grande partie du buste, et une pièce d'étoffe roulée autour de la ceinture et repliée de manière à former un caleçon court et serré. L'habitude de porter sur la tête de lourds fardeaux qu'elles soutiennent de leurs bras élevés, les oblige à se tenir droites et bien cambrées. Elles sont petites, mais bien faites, et leur démarche est toujours gracieuse.

Les femmes, à Bombay, paraissent jouir d'une plus grande liberté que dans les autres villes de l'Inde. On les rencontre souvent dans la rue, par groupes de cinq ou six, babillant, s'arrêtant devant les échoppes et n'ayant nul souci de cacher leur visage.

Aucun voyageur ne doit quitter Bombay sans avoir fait une excursion à Éléphanta. Cette île, célèbre par son temple souterrain, est située à 12 kilomètres à l'est de la ville, au milieu d'une vaste baie qui se prolonge en pointe vers le nord et vient se terminer derrière la grande île de Trombay, dans les bas-fonds de l'embouchure du Gora-Bunder, aux environs de Tannah. Aujourd'hui, cette

excursion est aussi facile qu'agréable. Tous les jeudis une chaloupe à vapeur appartenant à l'hôtel de l'Esplanade quitte Wellington-Pier à midi. Le trajet demande à peine une heure.

Je n'eus garde de manquer une aussi bonne occasion; moyennant 5 roupies, on me délivre au bureau de l'hôtel un ticket qui me donne droit au passage, aller et retour, et de plus à un *tiffin* dans l'île d'Éléphanta. A l'heure dite, je prends place dans la chaloupe, où sont déjà installés un ingénieur anglais et sa femme, mes voisins de table d'hôte. Nous partons aussitôt; notre légère embarcation file rapidement au milieu des navires au mouillage. C'est à peine si nous avons le temps d'admirer le magnifique panorama de l'immense cité; nous voici devant l'îlot Butcher, semblable à un parc avec ses deux jolis bungalows cachés sous les grands arbres. Un quart d'heure après, nous abordons à une jetée récemment construite, longue de 200 mètres et aboutissant à un chemin tantôt taillé dans le roc, tantôt dallé et entrecoupé de nombreux escaliers. Cette partie de l'île n'est pas cultivée; la nature y revêt un aspect sauvage et grandiose à la fois. Une végétation exubérante a envahi les rochers; çà et là, au milieu de fourrés impénétrables, repaire des serpents et des bêtes fauves, s'élèvent des arbres gigantesques. La pente est rapide; un soleil implacable darde ses rayons de feu sur nos têtes. Enfin, après vingt minutes d'une ascension que la chaleur a rendue assez pénible, nous nous trouvons en présence d'un frais et charmant cottage habité par un Anglais, cicerone patenté des grottes.

Les coolies de l'hôtel nous ont devancé avec les provisions; les paniers sont déballés; heureusement on n'a pas oublié la glace. A peine avons-nous le temps de jeter un coup d'œil sur un ravissant jardinet où s'épanouissent une multitude de fleurs éclatantes; la nappe est déjà mise sous la véranda, à l'abri d'un épais rideau de plantes grimpantes. Les Anglais, on le sait, ne font pas la moindre excursion sans une cantine bien garnie; notre maître d'hôtel avait bien fait les choses, et nous *tiffinâmes* fort agréablement, servis comme nous l'aurions été à Bombay.

L'entrée de la grotte est à deux pas; elle forme une décoration naturelle excessivement pittoresque. Du haut d'un rocher couronné par un épais massif de verdure, d'où surgissent les troncs sveltes des cocotiers et les élégantes gerbes des bambous, se détachent des guirlandes de lianes qui courent le long d'une paroi verticale et retombent en festons jusqu'au-dessus d'une large ouverture béante divisée en trois parties par deux énormes pilastres.

La salle principale, entièrement creusée dans le roc vif, forme un carré de 40 mètres, de côté; elle est flanquée de deux autres chambres plus petites. Le plafond, d'une élévation de 6 mètres est parfaitement horizontal. Dans le travail d'excavation on a ménagé vingt-six colonnes carrées jusqu'à la moitié de leur hauteur et terminées par des fûts cylindriques et cannelés. Les murailles sont couvertes de gigantesques bas-reliefs profondément fouillés, véritables statues adossées au rocher; ces sculptures sont

d'un grand effet, mais malheureusement fort dégradées. Plusieurs piliers sont brisés et n'adhèrent plus à la masse que par leur partie supérieure. On prétend que les Portugais, dans leur fanatisme religieux, ont tenté plusieurs fois de détruire ce temple, et que ce sont eux qui ont commis ces dévastations barbares.

Au fond du sanctuaire on remarque une colossale statue à trois têtes, que l'on a longtemps prise pour la *Trimourti* ou trinité indienne. Mais aujourd'hui il paraît certain que le temple d'Éléphanta était consacré à Siva seul, divinité favorite des Mahrattes, qui l'adorent sous le nom de Mahadeva et le représentent souvent avec trois visages.

Notre guide nous fait remarquer, dans l'angle obscur d'une salle latérale, un petit réservoir où l'eau se maintient, dit-on, à un niveau constant, quelle que soit la quantité qu'on en ait puisée. Les Hindous en ont conclu que cette eau arrivait directement du Gange par un conduit souterrain ; aussi lui attribuent-ils des qualités merveilleuses.

En résumé, le temple d'Éléphanta, quoique de grandes proportions et d'un aspect réellement majestueux, est si mal conservé, ses sculptures sont tellement détériorées, que je n'hésite pas à le mettre au-dessous de la plupart de ceux d'Ellora.

Au siècle dernier, on voyait encore sur le rivage de l'île, à l'entrée du chemin qui conduit à la grotte, une statue colossale en pierre noire représentant un éléphant. De là vient le nom donné à l'île, et par suite au temple lui-même. Il n'en reste plus aujourd'hui que d'informes débris.

CHAPITRE XI

GOA ET GUZERATE

'Inde portugaise. — Panjim. — Un pèlerinage à Goa. — Retour à Bombay. — Le Guzerate. — Ahmedabad. — Baroda.

A l'époque de mon passage à Bombay, on s'occupait beaucoup de Goa. Le chef-lieu de l'Inde portugaise, depuis de longues années voué à l'oubli, devait ce regain éphémère de célébrité à l'exposition du corps de saint François-Xavier, cérémonie dont le retour a lieu tous les vingt-cinq ans. Les journaux de la localité étaient remplis de correspondances, datées de Goa, donnant force détails sur les fêtes religieuses qui y attiraient alors une foule de pèlerins venus de tous les points de l'Inde. Plusieurs Compagnies de bateaux à vapeur avaient établi de Bombay des services à prix réduit. Le trajet, de 460 kilomètres, s'effectuait en vingt-quatre heures; le voyage, aller et retour, y compris une journée passée à Goa, ne demandait que trois jours et coûtait seulement 35 roupies en première classe, nourriture comprise sur le bateau. Cette excursion ne rentrait pas dans mon plan primitif; cependant l'occasion était bien tentante, et je me décidai à en profiter.

C'est pourquoi, le 13 décembre, à midi, je me trouvais à bord de l'*Alabama*, grand steamer aménagé spéciale-

ment pour le transport des voyageurs, et loué 22,000 roupies à une Société indigène pour les deux mois que doit durer le pèlerinage de Goa. Les passagers de première et seconde classe sont peu nombreux; ce sont, pour la plupart, des prêtres, missionnaires et Pères Jésuites, portant toute leur barbe et vêtus de robes blanches. Aucun n'est de nationalité française; ils sont presque tous Belges, Allemands ou Irlandais. Nous avons aussi à bord cinq sœurs de l'ordre de Jésus et de Marie, venant d'Agra; ces dames sont Françaises. Le tarif de la troisième classe est très-peu élevé; six cents passagers au moins se pressent dans la partie du navire qui leur est réservée et dans l'entre-pont. Parmi eux se trouvent cent cinquante élèves des Jésuites de Bombay, sous la conduite de leurs professeurs. La foule, en immense majorité, se compose de métis portugais qui, pour la circonstance, ont revêtu leurs plus beaux habits; l'animation est extrême; chacun s'installe comme il le peut avec ses provisions, sa literie, ses oreillers et ses couvertures. On se réunit par familles, par cercles d'amis et de connaissances. Je remarque un grand nombre de jeunes gens et de jeunes filles; la joie est peinte sur tous les visages. Tout le monde semble ravi de se mettre en route; c'est un véritable train de plaisir.

Cependant, le départ est retardé; à chaque instant on embarque de nouveaux passagers. L'immobilité du navire rend la chaleur accablante.

Enfin, à trois heures, l'*Alabama* se met en route; en même temps s'élève une légère brise qui rend la tempé-

rature plus supportable. Nous filons dix nœuds à l'heure, plein sud, parallèlement à la côte du Concan, que nous avons toujours en vue à bâbord ; dans le lointain se dressent les pics élevés de la chaîne des Ghattes.

Un dîner passable est servi sur le pont. Le temps est superbe; point de roulis ni de tangage.

Dans la soirée, par un beau clair de lune, une cinquantaine d'enfants viennent à l'arrière et, dirigés par leurs maîtres, nous donnent un concert, commencé par des morceaux de musique religieuse, et terminé fort gaiement par des chansons qui excitent un rire universel.

Dans ma cabine, le thermomètre marque 33°. Cette température paraît faire le bonheur d'une légion d'énormes cancrelats qui courent partout; aussi je m'installe sur le pont, en plein air, où je passe une nuit excellente.

14 *décembre*. — Aucun incident à noter. 28° à huit heures du matin; 30° à midi. Dans la journée, nous passons en vue de Malwan et des îles Sindhondroog, dominées par un phare; à trois heures, nous longeons d'anciennes fortifications qui s'élèvent à l'extrémité d'un promontoire rocheux environné de bois épais de cocotiers et qui commandent l'entrée de la rivière de Goa. Toute cette partie de la côte du Malabar, située sur le revers occidental des Ghattes, est exposée durant six mois consécutifs à la mousson du sud-ouest, et fécondée pendant tout ce temps par des pluies torrentielles; les sites pittoresques y abondent; la végétation est partout magnifique. Le terrain, naturellement gras et riche, le sol accidenté, contrastent avec les plaines arides et sablonneuses de la

côte du Coromandel, desséchées par la brûlante mousson du nord-est, et qui ne doivent leur apparence de fertilité qu'à l'irrigation artificielle et au travail assidu de l'homme.

Nous entrons dans une baie formée par l'embouchure de la Mandova. Le fleuve, fort large, décrit une courbe gracieuse; de nombreuses maisons sont éparses sur le rivage, à l'ombre des grands cocotiers. L'*Alabama* jette l'ancre, à deux cents mètres de la rive méridionale, en face de Villanova da Goa ou Panjim, petite ville de 10,000 habitants, aux maisons propres et bien bâties, repeintes chaque année, couvertes de tuiles rouges, et à l'aspect tout à fait européen. Je suis peu pressé de me rendre à terre. Il n'y a rien à voir à Panjim, et la soirée étant trop avancée, je remets au lendemain ma visite à Goa. Mon temps se passe à observer le curieux spectacle du débarquement des pèlerins, qui s'entassent avec leurs bagages dans les embarcations indigènes et dans deux chaloupes à vapeur frétées pour la circonstance.

J'ai aussi un autre motif pour rester à bord. Le commandant de l'*Alabama* m'a appris confidentiellement que le retard apporté à notre départ de Bombay a été occasionné par les préparatifs d'un dîner qu'il doit offrir aujourd'hui même, à bord de son navire, à un certain nombre de ses amis de Panjim; de plus, il a eu l'amabilité de m'inviter à prendre part à cette petite fête intime.

Aussitôt après le départ des passagers, on dresse une longue table à l'arrière, que l'on décore de fleurs, de drapeaux et de lanternes vénitiennes. Une fusée donne le signal attendu par les invités, qui s'empressent de se

rendre à bord. Le capitaine me présente à M. Oliveira, négociant et agent consulaire de France à Panjim, avec lequel j'ai le plaisir de converser en français; cet excellent homme me fait l'accueil le plus sympathique; il paraît enchanté de voir un Français, ce qui ne lui est pas arrivé depuis longtemps, et se met à ma disposition pour me faire visiter Goa le lendemain; j'accepte sa proposition avec reconnaissance.

Parmi les convives, se trouvent un certain nombre de dames et de jeunes filles; tout le monde est plein de prévenances pour moi. Quelques personnes s'expriment en français et s'efforcent de me témoigner la satisfaction que leur cause ma présence. Je leur parle du Brésil et de Lisbonne, où je suis allé l'année précédente. Mais aucun d'eux ne connaît l'Europe; tous sont nés dans l'Inde et ne l'ont jamais quittée.

Le repas est soigné; la glace et les vins *généreux* sont servis à profusion. Un orchestre de six musiciens joue, de temps à autre, des airs d'opérette et aussi des chants patriotiques portugais et anglais, sans oublier la *Marseillaise*.

Après le dessert, les speechs de rigueur et le café, on organise des quadrilles, des valses et des polkas. Les jeunes gens s'en donnent à cœur joie, et notre brave capitaine se multiplie pour faire les honneurs de son navire. Pendant tout ce temps, les vins du Portugal se mêlent au champagne, aux sodas glacés et à la bière anglaise. Aussi la plus aimable gaieté ne cesse-t-elle de régner tant parmi les danseurs que parmi les spectateurs. Mais il n'est si joyeuse fête qui ne prenne fin. Après le bal, quelques

dames voulurent bien chanter quelques romances, puis on se sépara après force poignées de main. Il était alors trois heures du matin.

15 *décembre.* — J'ai dormi deux heures sur le pont. A six heures, je trouve sur le quai M. Oliveira, exact au rendez-vous. Pendant qu'on attelle ses chevaux, il me fait visiter un jardin public où abondent les fleurs et les arbustes au feuillage coloré. La route qui conduit à Goa est charmante; elle suit la rive gauche de la Mandova, véritable bras de mer, large de plus d'un kilomètre. Chemin faisant, mon nouvel ami me fait visiter une propriété où il recueille et fabrique le sel marin, ce qui lui procure d'assez bons revenus. Plus loin, après avoir traversé un village, nous entrons dans un bois de cocotiers où l'on aperçoit çà et là des ruines éparses sous les arbres. Quelques églises entretenues à grands frais et des amas de décombres envahis par une végétation luxuriante, voilà tout ce qui reste de l'ancienne capitale fondée par Albuquerque en 1510.

Nous arrivons sur une grande place, mal nivelée, assiégée de toutes parts par la forêt impénétrable. Là, au milieu de l'espace vide, on a disposé plusieurs rangées de baraques assez semblables à celles que l'on voit sur nos champs de foire. On y vend en étalage des chapelets, des images de sainteté, des jouets d'enfants, des bibelots de toute sorte, du soda, des cigares et des liqueurs. Sur des cabanes en bambou, couvertes de feuilles de palmier, s'étalent de pompeuses enseignes, hôtels, restaurants, chambres meublées, etc. Un grand concours de peuple,

Hindous, métis portugais, prêtres indigènes et européens, se presse aux abords de l'église du Bon-Jésus, chacun attendant son tour pour entrer. Grâce à M. Oliveira, on me fait passer tout de suite.

Le corps de saint François-Xavier est exposé au milieu de la nef, renfermé dans une châsse d'argent, ouverte aux deux extrémités. La tête et les pieds sont découverts. Le public est admis à défiler un par un autour du catafalque, et à baiser le bout du pied du saint; beaucoup de personnes remettent divers objets à un prêtre, qui les leur rend après les avoir mis un instant en contact avec les reliques.

Dans une chapelle voisine, à côté de tableaux sans valeur, se trouve le magnifique tombeau du saint. Le sarcophage en bronze doré, richement ornementé et entouré d'une balustrade en argent massif, repose sur un autel en marbre d'Italie. La vie et les miracles de l'apôtre des Indes y sont retracés au moyen de bas-reliefs finement sculptés, ouvrage des meilleurs artistes européens.

Saint François-Xavier naquit en 1506 près de Pampelune. Ami d'Ignace de Loyola, fondateur de l'ordre des Jésuites, il était déjà, à l'âge de vingt-deux ans, professeur de philosophie à l'université de Paris. Envoyé par Jean III, roi de Portugal, pour convertir les Indiens, il se rendit de Goa au cap Comorin et de là à Ceylan, à Malacca et aux Moluques. Doué d'une extrême facilité pour parler les langues orientales, il prêchait partout aux indigènes dans leur propre dialecte, et par ce moyen réussit à opérer de nombreuses conversions. De Célèbes il passa au Japon, où il fit un assez long séjour; il se disposait à

évangéliser la Chine, lorsque la mort le surprit sur les côtes de ce pays, en 1552. Il fut canonisé en 1622. Son corps, rapporté à Goa, y resta pendant plus de deux siècles exposé publiquement. On prétend qu'alors il se trouvait dans un état de conservation tellement extraordinaire, que certaines personnes regardaient ce fait comme miraculeux. Maintenant cette exposition n'a plus lieu que tous les vingt-cinq ans. J'ai vu le corps du saint; il est complétement momifié; et s'il y a eu miracle autrefois, il faut avouer qu'il n'en reste plus aucune trace aujourd'hui.

Nous visitons ensuite, de l'autre côté de la place, la *Sé primatiale* dédiée à sainte Catherine, la cathédrale et Saint-Gaëtan; cette dernière église est construite sur le plan de Saint-Pierre de Rome. Tous ces monuments sont badigeonnés en blanc, en dehors comme en dedans. Leurs vastes proportions rendent encore plus sensible la nudité de l'intérieur, où l'on ne voit que quelques mauvais tableaux et de grotesques statues de bois peint. Toutefois, l'extrémité de la nef est garnie d'immenses retables en bois doré, s'élevant du parvis jusqu'à la voûte et couverts d'une infinité de sculptures que l'éloignement empêche de distinguer.

Du palais, des prisons et des bâtiments de l'Inquisition, il ne reste plus qu'un vaste emplacement couvert de ruines informes et de débris amoncelés, où croissent d'impénétrables fourrés de broussailles, d'euphorbes et de plantes épineuses, refuge des chacals et des serpents. Le sinistre tribunal établi à Goa en 1560 ne fut définitive-

ment supprimé qu'en 1812, sur les instances de la Grande-Bretagne.

Par un chemin creux bordé de murailles massives dont les blocs disloqués sous l'effort d'une puissante végétation livrent passage à d'énormes racines, nous nous rendons à l'ancien couvent de Sainte-Monique, aujourd'hui abandonné et converti en hôtel, à l'occasion du pèlerinage. Nous y trouvons un déjeuner très-convenable. Près de là, s'élèvent les ruines encore bien conservées du couvent des Augustins; de la terrasse on jouit d'une vue singulièrement belle sur les environs.

Tel est aujourd'hui le vieux Goa; là où s'élevait une cité opulente, on ne voit plus qu'une épaisse forêt. Un peu plus d'un siècle a suffi pour effacer jusqu'à la trace de ses palais splendides et de ses innombrables maisons. Quelques édifices restent encore debout, mais le moment n'est pas éloigné, sans doute, où l'océan végétal qui les bat incessamment en brèche finira par les submerger à leur tour.

C'est en 1756 que le siége du gouvernement fut définitivement transporté à Panjim. Le port de Goa, autrefois l'un des meilleurs de l'Inde, s'était ensablé, et la ville était devenue excessivement insalubre. La nouvelle capitale, située à huit kilomètres plus bas sur la Mandova, jouit d'un climat plus sain et plus tempéré, grâce au voisinage immédiat de la mer. Son port, excellent de septembre à mai, offre peu de sécurité pendant la saison des pluies; aussi, à cette époque de l'année, les navires mouillent-ils au large, et les passagers, pour débarquer,

ont à accomplir un assez long trajet en barque, par la grosse mer.

La vie à Panjim est très-bon marché ; en temps ordinaire, chaque chose y coûte moitié moins cher qu'à Bombay. On me dit qu'avec 2,500 francs, une famille peut y vivre très-confortablement. Avec le double de cette somme, on peut avoir cheval et voiture, et mener une existence presque luxueuse.

Le territoire portugais compris entre le 15e et le 16e degré de latitude nord renferme, outre la partie continentale, une vingtaine d'îles dont la principale est celle sur laquelle s'élèvent Panjim et le vieux Goa. Il s'étend sur une superficie de 2,750 kilomètres carrés, avec une population de 315,000 habitants, dont beaucoup sont catholiques romains. Avec les deux établissements sans importance de Daman et de Diu, dans le golfe de Cambaye, voilà tout ce qui reste de l'empire portugais dans l'Inde.

Après avoir pris congé de l'excellent *senhor* Oliveira, je rentre à bord de l'*Alabama*, qui ne tarde pas à lever l'ancre, ramenant avec lui la majeure partie des pèlerins débarqués la veille.

Vingt-quatre heures après, nous étions de retour à Bombay. Le même jour, à neuf heures du soir, je prenais à la gare de Colaba le train express du *Bombay, Baroda and central India Railway* à destination d'Ahmedabad, distance 498 kilomètres. Un billet d'aller et retour, valable pour un mois, ne coûte en seconde classe que 17 roupies (environ 35 francs). Cinq stations desservent l'immense cité de Bombay.

17 *décembre*. — Les fenêtres du wagon, closes de simples jalousies, laissent filtrer l'air frais de la nuit; le thermomètre s'abaisse jusqu'à 15°.

A cinq heures du matin, nous arrivons à Surate, ville commerçante de 70,000 habitants, située sur le fleuve Tapti, à 24 kilomètres de son embouchure dans le golfe de Cambaye et à 268 kilomètres au nord de Bombay. C'est là qu'au dix-septième siècle la Compagnie des Indes orientales avait établi sa principale factorerie. On y voit encore un château fort dont la construction remonte à 1543.

La France possède à Surate une loge occupée par un gardien. Le jardin et les pavillons qui en dépendent sont loués en ce moment pour la somme de 2,000 francs.

Deux heures après, à Broach, on traverse la Nerbudda sur un viaduc long d'un kilomètre et demi. Dans les environs de cette ville se trouve le plus grand *banian* (*ficus Indica*) de l'Inde; ses branches décrivent autour du tronc principal une circonférence de plus de six cents mètres.

A neuf heures, station de Baroda. Le terrain est absolument plat; la campagne, verdoyante et bien cultivée; les champs, bordés de haies d'euphorbes. Le pays a perdu encore une fois son aspect tropical; je ne vois plus un seul palmier. Rien à signaler que le passage du fleuve Mahy sur un très-beau pont de fer haut de 24 mètres. Un peu avant midi, le train s'arrête en gare d'Ahmedabad, but de mon voyage, et poursuit sa route à 100 kilomètres plus loin jusqu'à Kara-Gora au fond du golfe de Cutch. L'importante section d'Ahmedabad à Ajmir, par Mont-

Abou et le Rajpoutana, est en construction. Lorsqu'elle sera terminée, une route directe sera ouverte entre Bombay, d'une part, Agra, Delhi et le Punjab, de l'autre.

Le sultan Ahmed-Shah inaugura son règne, en 1412, par la fondation de la ville d'Ahmedabad, à laquelle il donna son nom. Des matériaux provenant d'anciennes cités hindoues servirent à la construction de ses palais et de ses mosquées. La nouvelle capitale devint bientôt l'une des plus splendides cités de l'Inde et conserva son importance tant qu'elle fut la résidence des sultans du Guzerate. Lorsque, en 1572, elle passa sous le pouvoir d'Akbar, elle se vit reléguée au rang de ville de province, et dès lors sa prospérité commença à décliner. Conquise au dix-huitième siècle par les Mahrattes, elle resta entre leurs mains jusqu'en 1817, époque de sa cession aux Anglais. Aujourd'hui, dans une enceinte fortifiée de 9 kilomètres de tour, elle ne renferme que 120,000 habitants; elle n'est plus qu'un simple collectorat, cantonnement militaire et chef-lieu de district dépendant administrativement de Bombay.

Les environs sont couverts de ruines qui attestent sa grandeur passée. A la station même du chemin de fer, on remarque deux minarets finement sculptés, composés d'une série de clochetons superposés, curieux spécimens de l'architecture musulmane au quinzième siècle.

J'eus la chance de rencontrer au buffet de la gare un architecte anglais préposé par le gouvernement à l'entretien des monuments publics. Ce gentleman, avec une grande obligeance, voulut bien mettre à ma disposition

un superbe volume orné de nombreuses photographies et renfermant la description détaillée des antiquités d'Ahmedabad; puis, m'ayant tracé mon itinéraire, il fit appeler un cocher de *garry* auquel il me recommanda spécialement.

Je commençai ma visite par le *Kankariyah-Tank,* situé à un kilomètre de la ville. C'est un lac artificiel, d'un mille de circuit, entièrement entouré d'escaliers, malheureusement en fort mauvais état. Dans un îlot réuni par un pont de pierre au rivage se trouvent un jardin et un palais nouvellement restauré.

Près de là, dans une enceinte rectangulaire désignée sous le nom de *Shah-Alum,* on voit tout un assemblage de mosquées, de portiques et de tombeaux aux colonnes carrées couvertes de fines sculptures, aux dômes évidés, aux panneaux merveilleusement ciselés, aux cloisons délicatement découpées en dessins tous différents les uns des autres et formant les plus gracieuses combinaisons.

Les monuments que l'on admire à Ahmedabad remontent aux premiers siècles de l'invasion mahométane. Bien qu'ils diffèrent complétement de style avec ceux plus récents de Delhi et d'Agra, ils n'en sont pas moins remarquables par leur ensemble imposant, comme par la perfection des détails.

Les maisons de la ville sont généralement basses; un ou deux étages au plus. Beaucoup sont d'apparence fort ancienne; toutes, même les plus misérables, sont garnies de balcons et de piliers de bois admirablement sculptés. A chaque pas je remarque des portes massives et des façades d'un travail exquis qui feraient le bonheur d'un antiquaire.

La *Rani-Mosque*, petite, est un véritable bijou avec ses fenêtres de marbre taillées à jour comme des dentelles, ses arabesques et ses entrelacs ingénieux, variés et toujours harmonieux.

Au centre de la ville, se trouvent les mausolées d'Ahmed-Shah et d'Ajira-Rani, voisins de la grande mosquée qu'une inscription nous indique comme ayant été construite par le sultan Ahmed, l'an 827 de l'hégire.

Une vaste cour dallée, bordée d'élégantes colonnes supportant une galerie ornée de petits dômes, précède l'édifice, qui s'annonce par trois majestueuses arcades bizarrement ornementées. Celle du milieu est flanquée de deux minarets découronnés par le tremblement de terre de 1818. Tout l'intérieur, de proportions considérables, est peuplé d'une forêt de colonnes au nombre de 350. La base et le sommet sont de forme octogonale; elles sont couvertes de sculptures représentant des fleurs et des feuillages, sauf dans la partie moyenne, qui reste plane, avec un anneau central en saillie; plusieurs chapiteaux superposés s'élèvent jusqu'à la voûte. Partout la pierre est découpée en guirlandes et retombe en festons. Au milieu de ce fouillis étrange et d'une variété infinie, on retrouve certaines figures qui dénotent l'origine véritable de ces bas-reliefs, enlevés sans aucun doute à d'anciens temples hindous. Un escalier en spirale conduit à une galerie d'où la vue plonge dans l'intérieur de la mosquée, et de là à une plate-forme qui domine toute la ville.

Les tombes d'Ahmed et de ses fils sont en marbre blanc, et élevées de 60 centimètres au-dessus du pavé en

mosaïque; elles sont orientées vers la Mecque. Une boule de talc, suspendue à la voûte, plane au-dessus d'elles. On voit aussi dans les environs beaucoup d'autres tombeaux, dont l'un, en marbre noir incrusté de nacre, est celui de Mugulani-Bibi, épouse favorite du sultan.

Ici, comme à Delhi, comme dans toutes les mosquées de l'Inde, une foule d'officieux s'attache à mes pas; parmi ces vieux mahométans à barbe blanche, à figure vénérable, c'est à qui suppliera l'infidèle de vouloir bien souiller de ses pieds chaussés les sanctuaires les plus révérés : le dieu *bakchiz* est encore plus fort que Mahomet.

Après une longue station à cette cathédrale des mosquées d'Ahmedabad, je remonte en *garry*. Mon cocher, me faisant traverser des terrains vagues, voisins des remparts de la ville, s'arrête devant la porte de la prison que, selon lui, je ne puis me dispenser de visiter.

Je suis reçu par le directeur, un Parsi fort aimable, qui me fait les honneurs de chez lui et me conduit partout. Quartier des hommes et des femmes, je passe tout en revue. Un ordre parfait, une propreté minutieuse, règnent dans cet établissement modèle. Plus de cinq cents prisonniers travaillent sous de vastes hangars installés dans des cours spacieuses. Tout, en général, me semble fort bien organisé.

En visitant ces ateliers à ciel ouvert, ces terrains plantés d'arbres, inondés de soleil et de lumière, on n'éprouve pas la même impression pénible qu'à la vue si différente des lieux consacrés en Europe à l'expiation des crimes. On songe plutôt à ce qui se passait au même endroit, du

temps des souverains indigènes. Les prisons n'étaient alors que d'affreux bouges, des cloaques infects, où les malheureux qui y étaient entassés ne recevaient, en fait de nourriture et de vêtements, que ce que leur abandonnait la charité publique.

Poursuivant ma route, je m'arrête à la mosquée de *Mouhafiz-Khan,* construite à la fin du quinzième siècle; la cour d'entrée est pleine de tombeaux; l'édifice tout entier est dans un parfait état de conservation. Citons encore la mosquée de la reine de Mirzapore. Tous ces monuments, et plusieurs autres dont le nom m'échappe et que je visite sur mon passage, sont dans le même style que ceux que je viens de décrire.

Les environs d'Ahmedabad abondent en lieux intéressants et pittoresques, où la nature semble rivaliser avec le travail de l'homme pour le plus grand plaisir du visiteur. Tel est l'endroit connu sous le nom du puits de *Dada-Harir,* à un mille hors la ville, du côté du nord.

Par une route poudreuse, bordée de haies impénétrables de bambous et d'arbustes épineux, on arrive à un vaste carrefour ombragé d'arbres gigantesques. Là, à proximité de beaux jardins, s'élève une petite mosquée, au pied de laquelle s'ouvre l'orifice d'un puits large de treize mètres. Quatre rampes d'escalier, de huit à neuf marches chacune, interrompues par des plates-formes, descendent jusqu'au niveau de l'eau. Deux rangées de colonnes, avec consoles et corniches, forment autant de galeries superposées qui permettent de circuler au-dessus des réservoirs souterrains. Les issues sont abritées par de

gracieuses coupoles que supportent de minces piliers. Une inscription nous apprend que ce monument d'un goût parfait, admirablement sculpté et ciselé jusque dans ses moindres détails, remonte à l'année 1556. C'est un immense travail, et l'une des plus belles choses que j'aie vues dans l'Inde, ce pays si riche en merveilles architecturales.

Le jour commence à baisser. Mon cocher, qui depuis longtemps, mais inutilement, cherche à abréger mon itinéraire, en invoquant tour à tour la chaleur et la fatigue, retrouve toute son énergie lorsque je lui donne l'ordre de retourner à la station, et communique à son cheval une ardeur nouvelle.

J'ai trouvé une chambre disponible dans les bâtiments de la gare; c'est là que je passerai la nuit, devant repartir le lendemain pour Baroda.

Il aurait fallu plusieurs jours pour épuiser la liste des curiosités d'Ahmedabad. Cependant, grâce à mon heureuse rencontre de ce matin, j'ai pu, en une après-midi, visiter les points les plus remarquables de cette intéressante cité.

La station est vaste et bien aménagée; sur les quais sont alignées de longues files de vases énormes où sont cultivés toutes sortes de plantes et d'arbustes. Le buffet est convenablement tenu; la salle de bains et le service ne laissent rien à désirer. Je termine ma soirée en me reposant délicieusement au milieu de beaux jardins couverts de fleurs, malgré la saison avancée. Il est vrai que l'hiver, ici, n'est pas bien rigoureux; toute la journée le soleil a été brûlant; à huit heures du soir, le thermomètre marque encore 23°.

18 *décembre*. — La distance qui sépare Ahmedabad de Baroda n'est que de 100 kilomètres; le train mixte emploie près de cinq heures pour la parcourir. Il est midi lorsque je descends du wagon.

Un *bullock-cart*, charrette traînée par un *zébu* ou petit bœuf à bosse, m'emmène du côté de la ville. Il est assez difficile de s'introduire dans ce véhicule, qui n'a pas de siége à l'intérieur; il faut se glisser sous un toit fort bas et se tenir à demi couché sur les nattes; fatigué de cette posture incommode, et ne voyant absolument rien de ce qui se passe autour de moi, je préfère continuer ma route à pied. Après avoir dépassé la double enceinte de murailles qui entoure la ville, je marche droit devant moi, suivant une rue interminable bordée de maisons de bois sans caractère. J'arrive enfin à un large bazar flanqué de hautes constructions aux façades bariolées de bleu, de vert et de rouge. Cette place marque le centre de la ville, divisée en quatre parties égales par une rue coupant la première à angle droit. Au point d'intersection s'élève un pavillon carré, avec trois majestueuses arcades ouvertes sur chaque face, sorte d'arc de triomphe à plusieurs étages, orné de bancs et de fontaines jaillissantes, et surmonté d'une horloge.

A cet endroit, la circulation est très-active. Au milieu de la foule, où dominent les longues robes blanches et les immenses turbans rouges aplatis sur les bords, je remarque des types inconnus à Bombay : ce sont des employés du palais aux habits chamarrés d'or, des serviteurs militaires du *gaïkowar* (c'est le nom que l'on donne au chef de

l'État), à pied ou à cheval, portant casque et cuirasse, et armés jusqu'aux dents. Les femmes, ici, ne se cachent guère le visage; beaucoup tiennent de petites boutiques, ce qui est assez rare dans les autres villes. On les rencontre, par les rues, revêtues des costumes les plus brillants, en satin cerise et vert, portant vissé à la narine gauche un large bouton orné de cinq à six grosses perles avec une pierre précieuse au milieu; elles ont à la cheville plusieurs énormes anneaux d'argent, et au bras des bracelets en or, larges de quinze centimètres. Les chiens sont en assez grand nombre; peu habitués sans doute à voir des Européens à pied dans la rue, ils aboient à mon intention d'une façon inquiétante.

A peu de distance du centre de la ville, se trouve, entouré de jardins dont on m'interdit l'accès, le palais du gaïkowar. C'est une grande bâtisse en style italien, avec colonnades, galeries superposées, terrasses, étages en retrait; le tout badigeonné en blanc et couronné par un belvédère.

En somme, la ville de Baroda, avec ses 200,000 habitants et ses innombrables maisons de bois, n'offre au visiteur, à l'exception de quelques pagodes, aucun monument digne d'intérêt. On m'avait parlé de fort beaux puits existant dans les environs; mais je n'ai trouvé personne qui pût m'y conduire. L'un d'eux, dont j'ai lu une description détaillée, remonte au quinzième siècle et doit offrir une grande ressemblance avec celui de *Dada-Harir*, que j'ai vu aux environs d'Ahmedabad.

Baroda est le plus important des trente-cinq États feudataires en relation avec la présidence de Bombay. Sa super-

ficie est de 11,400 kilomètres carrés; d'après le recensement de 1872, sa population s'élève à 1,710,000 habitants. La famille régnante est musulmane; mais le peuple est mahratte et appartient en grande majorité à la religion hindoue. En 1875, un procès solennel fut intenté par le gouvernement britannique au gaïkowar Mulhao-Rao, accusé d'une tentative d'empoisonnement contre la personne du résident anglais. Acquitté à parité de voix par les juges natifs contre les juges européens, le prince n'en fut pas moins déposé par une proclamation du vice-roi, pour incapacité et mauvais gouvernement, et remplacé par le fils aîné de son prédécesseur. Ce dernier, encore mineur, porte aujourd'hui le titre de gaïkowar et exerce l'autorité suprême sous la tutelle de son premier ministre, sir Madava-Rao, l'un des hommes d'État indigènes les plus distingués de l'Inde.

Les Anglais entretiennent à Baroda un résident, représentant de la puissance britannique, et un contingent militaire. La langue parlée dans tout le pays est le guzerate, dont se servent également les Parsis de Bombay pour tout ce qui a rapport au commerce.

La contrée autour de Baroda est très-giboyeuse; je rencontre à la gare deux jeunes touristes anglais qui sont venus pour chasser. A six heures du soir, je prends le train-poste; douze heures après, je suis de retour à Bombay, que je me dispose à quitter définitivement le même jour, pour traverser obliquement toute la péninsule et me rendre à Madras, en passant par le Nizam.

CHAPITRE XII

NIZAM

De Bombay à Madras. — Passage des Ghattes. — Poonah. — Le Nizam. — Haïderabad, Secunderabad et Golconde. — Arrivée à Madras.

La distance de Bombay à Madras, par le chemin de fer, est de 1,275 kilomètres; le *mail-train* la franchit en quarante heures.

On part à deux heures et demie du soir. Pendant les cinquante-trois premiers kilomètres, que je connais déjà, la voie est commune avec celle de Calcutta. A *Kalian-Junction* se trouve la bifurcation du *Great Indian Peninsula;* c'est là que les voyageurs pour Madras prennent la ligne du sud.

A cinq heures, nous arrivons à Kurjut, au pied de la chaîne des Ghattes, qu'il s'agit de franchir. La voie est double et très-bien construite; elle s'engage sur des pentes boisées, surplombe d'effrayants précipices, franchit douze tunnels et huit viaducs, et s'élève, tantôt en serpentant, tantôt au moyen de zigzags, jusqu'à Khandalla, au sommet de la montée. De ce point culminant, la vue s'étend sur des forêts impénétrables que dominent de hauts pics décharnés, plonge dans de profondes vallées et se perd dans le lointain sur l'immense plaine brumeuse que viennent battre les flots de l'Océan.

L'ascension, répartie sur une distance de 24 kilomètres, a duré une heure et demie; du niveau de la mer, nous sommes parvenus à une altitude de 650 mètres; la pente maximum a été de 1 sur 37. Le thermomètre, qui tout à l'heure marquait 32°, s'est abaissé à 24°.

Ce passage se nomme le *Bhore-Ghaut;* celui que j'avais franchi en venant d'Allahabad se trouve à 120 kilomètres plus au nord et porte le nom de *Thull-Ghaut*. Tous deux sont également dignes de leur réputation. Bien que la hauteur atteinte soit relativement peu élevée, il faut tenir compte des énormes difficultés que présentait la singulière configuration de cette chaîne de montagnes, presque de niveau avec les plateaux du Deccan, et se terminant brusquement à l'ouest par un escarpement prodigieux, d'où lui vient son nom de *Ghauts* ou *Ghattes* qui signifie, en langue indigène, escalier.

A Pounah, où nous arrivons à huit heures et demie, je quitte le train et vais me loger à l'hôtel Napier (prononcez *Népir*), maison de fort bonne apparence tenue par un Parsi.

20 *décembre*. — La ville de Pounah, située à 192 kilomètres de Bombay, au bord de la rivière Mouta, sur un plateau élevé de 600 mètres au-dessus du niveau de la mer et dans le voisinage des Ghattes, jouit d'un climat sain et tempéré. Elle est peuplée de 80,000 habitants. C'est l'ancienne capitale des *peichwahs,* ou chefs de la confédération mahratte, qui ne se rendirent indépendants de la domination musulmane que pour passer, en 1817, sous celle de l'Angleterre. Nana-Sâhib, dont il a été ques-

tion à propos de Cawnpore, était le fils adoptif du dernier peichwah; Tantia-Topi, qui joua un si grand rôle lors de l'insurrection de 1857, était également originaire de Pounah.

L'hôtel où je suis logé possède une terrasse d'où l'on découvre une jolie vue sur la ville à demi cachée sous les grands arbres, au pied de la colline sacrée où s'élèvent les temples de Parvati, avec la chaîne des Ghattes aux confins de l'horizon.

De jolies maisons européennes entourées de jardins, des casernes, un champ de courses, les clochers de quelques églises indiquent l'emplacement des cantonnements anglais traversés en tous sens par de larges routes bien entretenues. Pendant quatre mois de l'année, de juin à septembre, époque à laquelle des pluies torrentielles viennent fondre sur Bombay, le gouvernement se transporte à Pounah.

Ma première visite fut pour le *Bund* ou barrage de la Mouta. C'est un très-beau travail, exécuté aux frais d'un richissime Parsi, sir Jumsetji-Jejibhoy, dans le but de faciliter les irrigations dans les campagnes environnantes. Un peu en aval, un très-beau pont de pierre est jeté sur la rivière, fort large en cet endroit. Un joli jardin, entretenu par le gouvernement, forme terrasse au bord de l'eau.

La ville native, où je me rends ensuite, est divisée en sept quartiers, dont chacun porte le nom de l'un des jours de la semaine. Comme elle a été longtemps la capitale d'une dynastie brahmane, l'élément hindou y prédomine. Aussi y voit-on une infinité de pagodes, de chapelles

et de temples ornés de fresques bizarres; à chaque pas on rencontre de grossières idoles barbouillées de rouge, dégouttantes d'huile et de graisse. Au pied des arbres, sur les places publiques, se dressent d'énormes lingams couronnés de fleurs. Avec tout cela, Pounah ne renferme aucun monument d'un intérêt réel.

La principale rue est presque européanisée; c'est un long boulevard, avec trottoirs, bordé de boutiques et de maisons de commerce dont les enseignes sont en anglais. J'y remarque un certain nombre de Parsis, presque tous charpentiers, loueurs et constructeurs de voitures. Les rues secondaires sont proprement tenues et assez larges pour une ville de l'Inde. Les maisons sont en bois, mais mieux construites qu'à Baroda. Je rencontre souvent des femmes occupées à étirer ou à plier de longues pièces de mousseline à franges d'or; il en faut au moins quarante mètres pour faire un turban; les élégants en emploient bien davantage. C'est une opération très-compliquée que celle qui consiste à rouler cette étoffe, à entre-croiser ses plis et à lui donner la forme prescrite par l'usage. Les personnes riches entretiennent à cet effet un serviteur spécial. Mais tout le monde ne porte pas une coiffure aussi dispendieuse. Beaucoup se contentent, *horresco referens,* d'un simple bonnet de coton de fabrique européenne, ce qui jure singulièrement avec le reste de leur costume.

Le type du peuple de Pounah, celui des hommes surtout, est généralement beau. On voit souvent de grands et solides gaillards, admirablement bâtis, aux allures distinguées, à la démarche fière.

Comme j'examinais, à l'angle d'un carrefour, les piliers fort joliment sculptés d'une bibliothèque indigène, un babou qui se tenait sur le seuil m'invita poliment à entrer. Je me reposai quelques instants dans une grande salle, organisée à l'instar de nos cabinets de lecture. Les murs étaient tapissés de cartes géographiques; sur une table étaient épars une quantité de journaux, en hindoustani, guzerate, tamoul et aussi en anglais. Un certain nombre de natifs lisaient tranquillement. Si je relate ce fait, sans importance par lui-même, c'est pour avoir l'occasion de faire remarquer que l'instruction est bien plus répandue parmi les indigènes qu'on ne le croit généralement. Tous ceux qui appartiennent aux castes élevées montrent le plus grand désir de s'instruire et sont parfaitement au courant des événements et de la politique européenne. Presque tous, outre leur langue maternelle, parlent et écrivent le persan et l'anglais. Dans toutes les villes de quelque importance, il existe des établissements dans le genre de celui dont je viens de parler, *native libraries*, à l'usage des indigènes. On y voit toujours un grand nombre de lecteurs.

Sortant de la ville par une route délicieuse, ombragée d'arbres gigantesques, je me trouve bientôt près d'un vaste étang au centre duquel est une île couverte d'une végétation exubérante. Sur les bords de cette pièce d'eau s'élèvent plusieurs temples hindous, une mosquée, et un curieux pavillon, ancienne propriété du peichwah. De l'autre côté, en face, se dresse la colline sacrée de Parvati.

Pour y arriver, je traverse un misérable hameau où de pauvres femmes sont occupées à pétrir la bouse de vache afin de la convertir en galettes combustibles. J'observe, en passant, l'adresse avec laquelle elles lancent les boules malléables qui viennent s'aplatir contre les murailles, formant ainsi, quelquefois à une assez grande hauteur, des rangées symétriques et régulières de disques qui en peu de temps, sous l'influence des rayons solaires, se dessèchent et deviennent durs comme du bois.

Un chemin pavé de quatre-vingts dalles inclinées, formant escalier, conduit au sommet du monticule, où s'élèvent trois temples, dont le principal a été construit en 1749. On y voit, assez mal du reste, à cause de l'obscurité qui règne dans l'intérieur éclairé seulement par quelques lampes fumeuses, une statue en argent de Siva tenant sur ses genoux deux figurines que l'on dit être en or massif et qui représentent le dieu Ganesh et la déesse Parvati. Près de là se trouvent les ruines du palais du dernier souverain de Pounah; cet édifice, par une coïncidence singulière, fut incendié et complétement détruit par le feu du ciel dans la même année qui vit la fin de la puissance mahratte. On montre encore la fenêtre d'où le peichwah assista à la déroute de son armée, le 1er novembre 1817.

Je regagne lentement les cantonnements anglais par un chemin ombreux qui contourne le *tank* et serpente à travers de frais jardins arrosés selon la méthode indienne. Deux bœufs attachés à un cordage descendent un plan

incliné dont la partie supérieure aboutit à l'orifice d'un puits, hissant par ce moyen une outre pleine d'eau qui, arrivée au niveau du sol, se déverse dans des rigoles ménagées à cet effet. Ils remontent ensuite la pente à reculons, pour la redescendre du même pas tranquille et lent.

J'ai déjà eu l'occasion de parler de la familiarité des animaux ; c'est l'une des choses qui frappent le plus l'étranger nouvellement arrivé dans l'Inde. Ainsi, pendant que j'écris, de jolis petits écureuils descendent des arbres du jardin et viennent jouer sur le sable, au seuil de ma porte. Tout près de moi, dans ma chambre, un corbeau se tient perché sur l'appui de la fenêtre ouverte, pendant que trois ou quatre moineaux, à peu près pareils aux nôtres, voltigent sur les meubles sans se préoccuper autrement de ma personne. Ce matin, dans la salle à manger, ils étaient au moins une douzaine, picorant sur la table, prélevant leur part sur les plats qu'on nous servait et venant effrontément becqueter jusque dans mon assiette.

21 *décembre*. — J'ai quitté Pounah hier soir à neuf heures. Dans le compartiment où j'ai pris place se trouvaient déjà un certain nombre de voyageurs, Parsis, Hindous, Portugais et Anglais. Un pareil mélange de races est fort rare dans le Bengale, où les natifs ne voyagent guère qu'en troisième classe. Mais dans la présidence de Bombay les mœurs paraissent différentes ; les indigènes sont moins serviles et ont plus de tendance à contracter des habitudes européennes.

A la station de Dhond, la plupart des voyageurs descendent pour prendre la ligne nouvellement ouverte, qui rejoint par Ahmednuggur le chemin de fer de Calcutta, évitant ainsi à la fois un grand détour vers l'ouest et le double passage des Ghattes.

Je lie conversation avec le seul compagnon qui me reste, un Anglais qui a quitté Londres le 30 novembre dernier. Demain matin il sera à Madras; en vingt-deux jours, il aura traversé toute l'Europe de Calais à Brindisi, la Méditerranée, le canal de Suez, la mer Rouge, l'océan Indien et toute la péninsule de l'Hindoustan, de la côte de Malabar à celle du Coromandel.

A cinq heures du matin, arrêt à Sholapour, 52,000 habitants, importante station. C'est là que le voyageur désireux de visiter l'une des plus étonnantes curiosités de l'Inde devra quitter la voie ferrée pour se rendre à Bijapour, ancienne capitale d'un royaume musulman fondé en 1489 et conquis par Aurengzeb en 1636. Il aura quatre-vingt-douze kilomètres à faire en *tonga;* mais il sera amplement récompensé de ses fatigues par la vue étrange d'une ville abandonnée, dont les mosquées, les palais et d'innombrables édifices sont encore dans un état parfait de conservation. Cette splendide métropole, où s'agitaient autrefois plus d'un million d'habitants, en compte à peine 10,000 aujourd'hui. Malheureusement le temps me manquait pour faire cette intéressante excursion.

Nous traversons un immense plateau qui s'étend à perte de vue avec de légères ondulations; la campagne

est triste et monotone; les arbres y sont clair-semés. C'est le Deccan, terme général sous lequel on désigne habituellement le vaste territoire compris entre la Nerbudda, le fleuve Kistnah, et quelquefois aussi, par extension, tout le reste de la péninsule jusqu'au cap Comorin, par opposition avec l'Hindoustan proprement dit, dont le nom s'applique plus spécialement aux provinces du Nord.

A huit heures, on aperçoit sur la gauche une agglomération de dômes et de blancs minarets; nous sommes à Goolburga, première station du *Nizam*. Ce titre, porté par le souverain d'Haïderabad, sert également à désigner le territoire soumis à son gouvernement.

Une heure après je quitte à Shahabad, 403 kilomètres de Pounah, le train, qui poursuit sa route vers Madras. La ligne d'Haïderabad, d'une longueur de 206 kilomètres, appartient au Nizam; le matériel en est fourni par la Compagnie du Grand Péninsulaire indien, chargée de son exploitation.

Pendant toute la journée nous roulons lentement, par une température de 30°, à travers une contrée aride et presque déserte. Les rares villages que l'on aperçoit sur la route sont tous fortifiés; quelques plantations de palmiers interrompent seules la monotonie du paysage. Une heure avant d'arriver à Haïderabad, la nature change d'aspect; le terrain devient accidenté; des rochers dénudés se montrent à la surface du sol, de longues traînées de blocs granitiques apparaissent, curieusement empilés les uns sur les autres, et affectent les formes les plus bizarres.

Au pied de ces monticules pittoresques, serpentent de frais vallons, dont le fond est occupé par une nappe d'eau limpide; sur les pentes gazonnées, le riz est cultivé en terrasses. Après avoir suivi pendant quelque temps les contours d'un grand lac artificiel, le chemin de fer s'engage sur une chaussée que les eaux viennent battre de chaque côté, et, regagnant la terre ferme, s'arrête peu après devant une station monumentale, de style indo-arabe, toute badigeonnée de blanc et aux vastes quais ornés d'une multitude de pots de fleurs. Au loin, à travers un fouillis d'arbres, on distingue les hautes murailles de la vieille cité musulmane.

Le *terminus* de la ligne est à dix kilomètres plus loin, dans les cantonnements anglais de Secunderabad. Je trouve à la gare un Parsi qui me conduit à son hôtel, maison d'assez pauvre apparence, où nous arrivons à la nuit tombante.

22 *décembre.* — J'ai fait la connaissance hier soir, à table d'hôte, d'un jeune Anglais qui parle français très-couramment. Je lui ai proposé de m'accompagner dans l'excursion que je compte faire à Haïderabad et à Golconde, ce qu'il a accepté. A six heures du matin, le *garry* que nous avons retenu la veille vient nous prendre à l'hôtel.

Il faut une autorisation spéciale pour visiter la capitale des États du nizam, ville de 350,000 à 400,000 âmes, habitée par une population musulmane ignorante et fanatique qui, à l'exception des seuls Hindous, ne tolère au milieu d'elle la présence d'aucun infidèle. Mais je ne dois

rester qu'un jour ici, et justement ce jour est un dimanche ; je ne puis donc songer à demander au résident anglais une lettre de recommandation pour sir Salar-Jung, ministre de Sa Hautesse. J'avais été prévenu à l'hôtel qu'il n'était pas prudent de s'aventurer dans l'intérieur de la ville, surtout à pied et sans escorte, et que pour le moins je m'exposais à être insulté par la populace ; on m'avait cité l'exemple de plusieurs Européens qui avaient failli être massacrés et qui, ayant porté plainte à l'autorité britannique, n'en avaient obtenu que cette réponse : « *Vous saviez qu'il n'était pas permis d'aller à Haïderabad. Qu'alliez-vous y faire ? Nous ne pouvons rien pour vous ; cela ne nous regarde pas. Il fallait rester à Secunderabad ; là, nous répondons de vous.* » Malgré ces renseignements peu rassurants et qui confirmaient bien tout ce que j'avais déjà lu ou entendu dire, je résolus de me passer de la permission et de tenter l'aventure, encouragé, du reste, par la présence d'un compagnon au fait des usages du pays et en parlant couramment la langue.

La route que nous suivons est large et bien entretenue ; elle passe sur la digue de l'étang d'Housaïn-Sagur, petit lac de douze kilomètres de circonférence, et domine des terres irriguées, parsemées de rochers de granit. Après avoir traversé un long faubourg, nous arrivons à un beau pont jeté sur la Mousi. Les eaux sont basses ; dans le lit de la rivière, une nombreuse population fait sa toilette matinale, pêle-mêle avec toutes sortes d'animaux domestiques. Le coup d'œil que l'on a, du milieu du pont, sur toute cette multitude est extrêmement pittoresque. La

Mousi contourne les hautes murailles de la grande cité musulmane; par-dessus ses tours et ses créneaux, émergent au milieu des élégants palmiers les dômes arrondis et les blancs minarets des mosquées.

A peine avons-nous franchi les portes de la ville qu'un homme, sortant d'une échoppe, nous apostrophe en ricanant. Mon compagnon me traduit ses paroles : ce sont de grossières injures. Nous passons outre, comme si nous n'avions rien vu ni entendu; dans les circonstances où nous nous trouvons, c'est le meilleur parti à prendre. J'oublie bien vite cet incident, le seul, du reste, de cette espèce, qui signala notre visite à Haïderabad, à la vue du spectacle intéressant que présente la grande rue. Pour n'en perdre aucun détail, nous donnons à notre cocher l'ordre de marcher au pas. A chaque instant nous rencontrons des éléphants, magnifiques animaux de parade, richement caparaçonnés; puis viennent des soldats du nizam, fantassins ou cavaliers, également remarquables par leur bonne tenue et leur tournure martiale. De nobles personnages, au teint presque blanc, vêtus de longues robes de soie serrées à la taille par une large ceinture dorée, s'avancent gravement soit à cheval, soit en palanquin, ou en chaise découverte, précédés par une troupe de *bravi* au brillant costume; deux pages, portant leurs armes, se tiennent aux côtés du maître; une escorte de domestiques ferme la marche.

Les Anglais n'ont jamais occupé Haïderabad. L'habitude de porter les armes, aujourd'hui à peu près entièrement disparue du reste de l'Inde, existe encore ici comme

au temps des empereurs mogols. Toute la population mâle est armée jusqu'aux dents. Ces gens qui vaquent aux soins du ménage ne sortent pas de chez eux sans leur inséparable mousquet à mèche et tout un arsenal de poignards, de pistolets et de cartouchières à la ceinture. Voyez, sur le devant de leur porte, ces deux citoyens causant tranquillement de leurs petites affaires : sur l'épaule de l'un repose un énorme tromblon à gueule évasée; l'autre a le dos couvert d'un bouclier de cuir orné de clous dorés, et tient à la main un arc et des flèches. En voici un troisième qui revient du marché avec toute une charge de fruits et de légumes; il n'en porte pas moins en bandoulière un long fusil à crosse d'argent, et sous le bras un grand sabre recourbé. Les enfants, les mendiants eux-mêmes sont armés.

Cette étrange exhibition de tous les engins portatifs de destruction connus, anciens et modernes, ferait la joie d'un collectionneur. Hier, j'avais déjà vu une foule de voyageurs s'empilant, sous leur harnais guerrier, dans les wagons de la troisième classe. On les eût pris pour des bachi-bouzoucks partant en guerre ; malgré leur mine farouche, ce n'étaient probablement que de bons bourgeois inoffensifs.

On voit peu de femmes dans les rues, et presque toutes celles qu'on y aperçoit appartiennent à la plus basse classe. Les musulmanes de distinction portent des pantalons collants et s'enveloppent d'une pièce de coton blanc qu'elles ramènent sur leur tête. Leur visage est strictement voilé, ou bien protégé par un grillage en fil de métal qui leur permet de voir sans être vues.

Haïderabad, comme beaucoup de villes de l'Inde, est bâtie en croix. Les deux rues principales, au-dessus desquelles s'élèvent de distance en distance de hautes arcades, sortes d'arcs de triomphe d'un effet majestueux, se coupent à angle droit sur une place où s'élève le *Char-Minar,* grand bâtiment carré flanqué de quatre minarets et percé sur chaque face d'un portail donnant accès à une fontaine centrale. Non loin de là est la *Djama-Musjid* ou grande mosquée, qu'il n'est pas permis de visiter.

Nous allons voir ensuite, dans un autre quartier de la ville, un caravansérail et un bazar; pour revenir, il nous fallut passer dans une rue tellement étroite, que je vis le moment où nous allions être forcés d'y abandonner notre voiture. Il eût été alors bien facile à la population de nous faire un mauvais parti; mais je dois lui rendre cette justice, qu'elle se contenta de nous témoigner la plus parfaite indifférence.

Nous aurions voulu prolonger cette visite intéressante; mais, devant le mauvais vouloir de notre cocher, qui, à peine entré en ville, voulait déjà retourner en arrière et qui refusa absolument, je ne sais pourquoi, de nous conduire au palais du nizam, nous prîmes, à mon grand regret, le parti de revenir sur nos pas, et nous sortîmes par la même porte qui nous avait livré passage deux heures auparavant.

A quelque distance de la ville, sur la route de Secunderabad, se trouve la Résidence anglaise, située au milieu d'un jardin où croissent de beaux figuiers multipliants.

C'est un vaste édifice de style grec, avec colonnades, portiques, sphinx et escaliers de granit.

Nous visitons ensuite un jardin public entouré de murs élevés, à la crête régulièrement découpée. On y trouve de l'ombre et de l'eau, des arbres et des fleurs, et aussi une ménagerie assez complète.

Aux environs de la station, nous prenons quelques instants de repos chez un Parsi qui cumule les fonctions de loueur de chevaux et d'épicier. Une boîte de conserves que nous découvrons dans sa boutique, et une bouteille de *pale-ale,* forment tout notre déjeuner. Notre hôte nous fait un triste tableau du pays; chaque jour, dit-il, il y a des assassinats, et les Européens n'y sont pas en sécurité. Dans la classe élevée, les nobles musulmans, qui sont fort civilisés et amis des Anglais, déplorent un pareil état de choses. Le gouvernement est plein de bonne volonté, mais parfois impuissant à réprimer les excès d'une multitude brutale et fanatique. Cependant de grands progrès ont été réalisés depuis quelques années, sous l'administration éclairée de sir Salar-Jung, qui exerce le pouvoir suprême au nom du nizam encore mineur, et si la situation générale laisse encore beaucoup à désirer, elle est cependant infiniment meilleure qu'auparavant.

Dans l'après-midi, nous prenons un nouveau cheval pour nous rendre à Golconde.

Cette antique cité s'élevait à dix kilomètres au nord-ouest de l'emplacement actuel d'Haïderabad. Il n'en reste plus à présent qu'un mur d'enceinte à *demi* ruiné qui court sur les pentes d'une colline rocailleuse et déserte

et un vieux fort dans lequel nul Européen ne peut pénétrer. On dit que c'est là que sont conservés, dans les souterrains, les plus précieux joyaux de la couronne du nizam.

Dans les environs, à quelques centaines de pas de la route, on visite le cimetière qui contient les tombeaux des anciens rois de Golconde. Ces mausolées, au nombre de douze ou quinze, sont tous construits sur le même plan et ne diffèrent guère les uns des autres que par l'ampleur des proportions et la richesse de l'ornementation.

Sur une plate-forme carrée, soutenue par des piliers massifs formant une série d'arcades ogivales, s'élève en retrait le monument principal, également carré et décoré au sommet, comme à la terrasse inférieure, d'une élégante balustrade ornée de petits clochetons et flanquée d'un minaret à chaque angle. Un énorme dôme, en forme de poire aplatie, type si souvent reproduit par les architectes arabes, surmonte le tout et ajoute grandement à la beauté de l'édifice. Le plus élevé de ces monuments atteint une hauteur d'environ 40 mètres. Dans l'intérieur, un sarcophage en marbre noir, d'une extrême simplicité, occupe le centre de la salle principale, blanchie à la chaux et dépourvue de tout ornement.

Quelques-uns de ces tombeaux portent encore la trace de belles mosaïques émaillées aux plus vives couleurs, mais qui, malheureusement, sont fort mal conservées. Deux ou trois d'entre eux paraissent complétement abandonnés; des arbustes croissent jusque sur les coupoles arrondies; de hautes herbes ont envahi les terrasses; les

racines des arbres ont disjoint les escaliers de granit; des troupeaux de buffles errent mélancoliquement sous les arcades et souillent le marbre qui recouvre la cendre des sultans.

Cependant le plus grand nombre de ces tombes est en assez bon état; il en est de même des petites mosquées voisines. Les jardins environnants sont bien entretenus, ornés de fleurs et plantés d'arbres fruitiers. L'eau courante y circule à profusion.

Le silence qui règne dans ces lieux solitaires, l'aspect étrange de cette campagne désolée, semée de rochers fantastiques, la sauvagerie du site, tout contribue à augmenter l'impression profonde causée par la vue de ces monuments grandioses, derniers vestiges d'une antique splendeur. Un cimetière royal et quelques fortifications délabrées, voilà tout ce qui subsiste aujourd'hui de Golconde la Superbe, de la fameuse capitale dont les richesses inépuisables ont rendu le nom célèbre dans l'univers entier!

L'importance de Secunderabad (la ville d'Alexandre) s'est beaucoup accrue depuis l'ouverture du chemin de fer. C'est là que sont cantonnées en partie les troupes du contingent du nizam, commandées par des officiers anglais. Comme dans tous les points occupés par les Européens, on y voit de jolis cottages, de vastes pelouses et de beaux ombrages. Partout les routes sont magnifiques; de belles pièces d'eau existent dans le voisinage. Il y a aussi un champ de courses et un jardin public où vient jouer la musique militaire. Secunderabad renferme

une population de 40,000 habitants; son élévation est de 600 mètres au-dessus du niveau de la mer; le climat y est sain, quoique très-chaud pendant l'été.

Le royaume du Nizam, situé entre 15° et 21° de latitude nord, 73° et 79° de longitude est, occupe la partie centrale du Deccan. Il est entouré de tous les côtés par les possessions anglaises. Sa plus grande longueur est de 624 kilomètres, sur une largeur moyenne de 400; sa superficie, de 247,000 kilomètres carrés, égale à peu près la moitié de celle de France. C'est le plus considérable des États tributaires de l'Inde.

On évalue sa population à 10,700,000 âmes, non compris les 2,200,000 habitants des cinq districts du Bérar, administrés par un *commissionership* sous l'autorité du résident d'Haïderabad. Le Bérar est la plus fertile province du Deccan et l'une des plus riches de l'Inde entière; le quart de son territoire est cultivé en coton. On y trouve aussi des mines de sel et de charbon.

Au commencement du quatorzième siècle, le pays où s'étend actuellement la domination du nizam fut conquis par les musulmans sur les rajahs hindous. Plus tard, il fit partie de l'empire d'Aurengzeb, qui nomma un de ses officiers vice-roi du Deccan, avec le titre de nizam. Pendant toute la seconde moitié du dix-huitième siècle, l'histoire d'Haïderabad est intimement liée à celle de la France. Dupleix, alors gouverneur général des possessions françaises dans l'Inde, profitant avec habileté des guerres civiles qui désolaient le pays, avait réussi à établir l'influence de la France d'une manière prépondérante

sur la plus grande partie du Deccan. Cet homme supérieur rêvait pour son pays le rôle politique que les Anglais, alors uniquement préoccupés des affaires commerciales, devaient jouer plus tard avec tant de succès. Le marquis de Bussy, son digne auxiliaire, commandait un corps de troupes choisies, et était tout-puissant à la cour du nizam. Les Anglais, voyant leur fortune compromise, ne négligèrent aucun moyen pour faire échouer les projets grandioses de Dupleix. A la suite d'intrigues ténébreuses, ils arrivèrent à leurs fins en faisant rappeler ce dernier au moment où son système allait triompher définitivement, à la veille du jour où ce génie incompris allait donner un vaste empire à son ingrate patrie. Sur un ordre parti de Versailles, nous dûmes évacuer tous les territoires conquis; un simple trait de plume nous contraignit à déposer sans nécessité et sans espoir de retour un pouvoir qui s'étendait sur plus de 35 millions d'âmes.

Il serait trop long de rappeler ici les exploits des de Bussy et des Raymond, et tous les faits héroïques qui signalèrent cette triste mais glorieuse époque. Une pareille énumération n'entre pas dans le cadre de ce récit.

Le nizam, abandonné par la France, eut à soutenir de longues guerres contre les Mahrattes et les Anglais. Tombé sous la domination de ces derniers, il les aida dans la lutte contre le Mysore et Tippoo, et conserva, en retour, la majeure partie de ses États.

En 1857, le gouvernement d'Haïderabad resta toujours le fidèle allié de l'Angleterre. L'habileté de sir Salar-Jung, l'homme d'État distingué qui préside encore aujourd'hui

aux destinées du Nizam, parvint à calmer l'effervescence populaire et à éviter toute crise sérieuse. S'il en eût été autrement, si les cipayes insurgés du Bengale avaient trouvé un appui actif dans la population guerrière et fanatique du Deccan, on peut affirmer que les présidences de Bombay et de Madras, jusque-là hésitantes, eussent été entraînées par l'exemple; les Anglais, alors, auraient été infailliblement balayés du sol de l'Inde.

Aussi l'Angleterre n'oublie pas le service que le nizam lui a rendu à cette époque difficile, et bien qu'aujourd'hui sa puissance soit établie d'une manière indiscutable, elle tient à ménager son ancien allié, en lui laissant toutes les apparences de l'indépendance. Le nizam a son chemin de fer, ses douanes; il émet des timbres-poste et frappe monnaie. La roupie de Sa Hautesse ne vaut que les trois quarts de celle qui porte l'effigie de la reine Victoria; la fabrication en est peu soignée. Quant à la monnaie de cuivre, elle se compose de petits carrés découpés grossièrement dans une plaque de métal d'une épaisseur de cinq millimètres.

23 *décembre*. — Ce matin, en réglant la note que me présente mon maître d'hôtel parsi, mes yeux se portent sur l'annotation suivante, imprimée en tête du *bill* : « *On est prévenu que, faute de payement dans le délai de trente jours, les sommes dues porteront intérêt à raison de* 12 *pour* 100 *par an.* » Je remarque aussi que le tarif imprimé de l'hôtel vient d'être surchargé, très-probablement à mon intention. Tout en félicitant mon aubergiste sur son habileté à faire fructifier ses valeurs, je lui donne en

payement un billet de dix roupies qui dépasse de deux ou trois roupies la somme que je lui dois. Comme toujours, j'éprouve la plus grande difficulté à rentrer dans mes avances; mon hôte n'a point de monnaie; il en cherche vainement chez ses voisins. Cependant l'heure presse; mais ce n'est qu'à la station du chemin de fer, et au moment même du départ, que je touche enfin mon reliquat de compte. Je me garderais de citer ce fait, s'il ne s'était reproduit plusieurs fois dans des circonstances analogues. J'ai peine à m'expliquer cette pénurie de numéraire que j'ai constatée souvent, même dans des établissements commerciaux d'une certaine importance.

Il n'y a qu'un seul train par jour sur le chemin de fer du nizam, et encore ne marche-t-il qu'à raison de vingt-quatre kilomètres à l'heure. C'est exactement la vitesse moyenne des paquebots des Messageries maritimes. A Shahabad, où j'arrive à trois heures du soir, il me faut attendre l'unique train de Madras, qui ne part que demain.

Je vais me loger à un petit hôtel nouvellement créé par un babou, à peu de distance de la gare et à proximité d'un jardin public où je fais une abondante récolte de graines de fleurs et d'arbustes. La station est établie en rase campagne; il n'y a absolument rien à voir aux environs. A dire vrai, je n'en suis pas fâché; après la vie si active que je mène depuis longtemps, j'éprouve quelque bien-être à prendre une demi-journée de repos. La soirée est calme, le coucher du soleil splendide. Pendant ma promenade sur la route, je rencontre une cavalcade de bébés anglais; leurs poneys sont guidés par des domes-

tiques indigènes. Rien de comique comme le sérieux de ces petits personnages, dont le plus âgé n'a pas plus de cinq ans.

24. *décembre.* — Je partage le déjeuner de la table d'hôte avec un missionnaire américain et sa femme. Leur présence à l'hôtel m'explique la découverte que j'ai faite ce matin, près de la porte de ma chambre, et au milieu des plantes grimpantes qui garnissent la véranda, de diverses petites brochures bibliques. Si l'œuvre de prosélytisme du saint homme se borne, comme il est permis de le supposer, à cette innocente distribution, elle n'a rien de bien pénible, surtout lorsque dans l'accomplissement de sa mission on a la chance d'être aidé par une compagne aussi charmante que la sienne. Cependant le jeune couple paraît avoir besoin de réparer ses forces : les plus coriaces côtelettes, les quartiers de buffle les plus rétifs, rien, sauf le pain, ne trouve grâce devant leur appétit vraiment phénoménal.

Départ de Shahabad à neuf heures et demie du matin. Distance de Madras, 681 kilomètres.

A la station de Yedagherry, château fort, curieusement perché sur un rocher à pic. Peu après, beau pont sur le Kistnah. En cette saison, tous ces grands fleuves de l'Inde se ressemblent. Les eaux sont fort basses; le courant se fraye un passage tortueux au milieu d'immenses bancs de sable.

Raichore, où nous arrivons à une heure, est le point de jonction du *Great Indian Peninsula* avec le *Madras-Railway*. Les wagons de cette dernière Compagnie offrent

moins de confortable que ceux des autres lignes. Il est juste d'ajouter que le tarif en est moins élevé, et que le prix des places en seconde classe ne représente que les deux cinquièmes de celui des premières. Il n'y a plus que trois classes au lieu de quatre.

La rivière Tongabudra, que nous traversons ensuite, marque la limite entre les possessions du nizam et le territoire directement soumis à l'Angleterre. Même aspect que le Kistnah : lit à moitié desséché, et peu d'arbres sur les rives. Les grands roseaux au panache argenté, si communs dans le Nord et d'un si charmant effet, ont disparu depuis quelque temps. De chaque côté de la voie, règne une haie continue de beaux agaves aux feuilles acérées.

A Goundacul, un embranchement de cinquante et un kilomètres conduit à Bellary, ville de 50,000 âmes, chef-lieu des *Ceded-Districts*, qui faisaient autrefois partie de l'État de Mysore. Tout ce pays vient d'être ravagé par une affreuse famine.

Arrêt d'une demi-heure à Tadputri, pour le dîner. Sur le chemin de fer de Madras, on délivre dans les principales stations des tickets pour les repas à prendre dans les buffets de la ligne. Le voyageur qui a eu la précaution de s'en procurer à l'avance obtient une réduction d'une demi-roupie sur le prix du tarif.

A Cuddapah, petite ville de 16,000 habitants, un juge indigène vient prendre place dans mon compartiment. La conversation ne tarde pas à s'engager. Il m'accable de questions sur l'Europe en général et la

France en particulier, et paraît prendre un vif intérêt aux renseignements que je lui donne. Je l'interroge à mon tour sur les hommes et les choses de son pays. Il m'apprend que ses fonctions lui rapportent deux cents roupies par mois. C'est un brahme. Il me montre le cordon signe distinctif de sa caste, et qu'il porte en bandoulière sous ses vêtements, de l'épaule gauche à la hanche droite. Ce cordon se compose de trois petites ficelles roulées ensemble et formées chacune de neuf fils. Le coton qui sert à sa fabrication doit être récolté par un brahme; de plus, il doit être filé et cordé par des personnes de cette tribu, de manière à ne pas contracter de souillures en passant par des mains impures. Lorsqu'un brahme est marié, le cordon qu'il porte doit se composer de neuf ficelles au lieu de trois.

25 *décembre*. — Cette nuit a été moins fraîche que les précédentes. Le thermomètre ne s'est pas abaissé au-dessous de 26°.

Au point du jour, la campagne a complétement changé d'aspect. Pendant toute la journée d'hier, nous avions voyagé au milieu d'une contrée assez triste et à peu près complétement dépourvue d'arbres; à un plateau rocailleux, où s'élevaient çà et là des monticules isolés, composés de blocs énormes entassés en désordre, comme par suite de quelque gigantesque éboulement, succédait une vallée resserrée entre deux rangées de basses collines de formation granitique. Le sol ne retrouvait sa fertilité que de loin en loin, aux alentours des réservoirs artificiels destinés à l'irrigation des terres. Aujourd'hui, nous tra-

versons une plaine entrecoupée de canaux, dont les riches cultures, d'un vert éclatant, s'étendent à perte de vue, entremêlées de bois de palmiers.

A six heures et demie, nous sommes en gare de Madras. Je suis fort étonné de ne point trouver le soleil exact au rendez-vous matinal. Pour la première fois depuis mon départ de Calcutta, le ciel m'apparaît couvert de nuages.

CHAPITRE XIII

MADRAS

Madras. — Bangalore. — Le Mysore.

Madras a longtemps passé pour la cité la plus populeuse de l'Inde; cependant le recensement de 1871 ne lui donne que 400,000 habitants. Bien que dépassée par ses heureuses rivales, Calcutta et Bombay, beaucoup plus avantageusement situées pour le commerce, elle conserve encore le premier rang sous le rapport de l'étendue. Du nord au sud, la ville se développe en ligne droite le long de la côte, depuis le faubourg d'Attapuram jusqu'à la rivière Adyar, sur une longueur de quinze kilomètres avec une largeur moyenne, de l'est à l'ouest, d'environ six kilomètres, par 13° 4′ latitude nord et 78° 33′ longitude est.

Au centre, sur le bord de la mer, s'élève le fort Saint-George, séparé de la ville par une immense esplanade autour de laquelle s'étendent divers quartiers formant autant de cités distinctes. C'est d'abord *Black-Town* (la ville noire) avec son église catholique, ses boutiques portugaises, et son interminable ligne d'offices et de magasins se déroulant le long du rivage. Puis la ville hindoue, avec ses rues étroites se coupant à angle droit, ses huttes de boue entassées les unes sur les autres, et ses bazars

où s'agite constamment tout un peuple bronzé et à demi nu. Du côté opposé se trouve *Triplicane*, grand village mahométan, avec ses mosquées et ses maisons basses abritées par les cocotiers. Entre ces différentes villes natives, et tout autour d'elles, s'étendent les quartiers habités par les Européens. Ce sont de larges avenues plantées de beaux arbres et bordées de jardins au milieu desquels on aperçoit des églises, des constructions monumentales, des colonnades grecques et une foule de maisons qui, chez nous, passeraient pour des palais.

Il n'y a pas plus de 4,000 Européens à Madras. On estime le nombre des Eurasiens ou métis portugais à 12,000, et celui des musulmans à 60,000. La partie restante de la population, soit un peu plus des trois quarts du chiffre total, est hindoue.

La fondation de Madras remonte à l'année 1639. A cette époque, les Anglais achetèrent d'un rajah un territoire d'une lieue carrée, sur lequel ils établirent un comptoir et construisirent le fort Saint-George. La ville comptait déjà plus de 100,000 habitants lorsqu'elle fut prise, en 1746, par les Français commandés par la Bourdonnais. Deux ans après, le traité d'Aix-la-Chapelle la rendit à l'Angleterre.

Elle est le chef-lieu d'une présidence divisée en vingt et un districts, comprenant une superficie de 3,683 myriamètres carrés et 31,500,000 habitants. Trois États natifs, Travancore, Cochin et Poudoucottah, sont en relation directe avec elle. L'administration civile est entre les mains d'un gouverneur assisté d'un conseil de treize

membres et subordonné au gouverneur général des Indes.

Madras ne possède qu'une rade ouverte où la mer, en tout temps, bat la côte avec violence. Les navires mouillent à trois kilomètres au large. Le débarquement y est encore plus difficile qu'à Pondichéry, surtout pendant la mousson du nord-est, qui dure d'octobre à mars. On emploie à cet effet des *massoulas,* bateaux de pêche d'une forme particulière, et lorsque le temps est mauvais, il est prudent de se faire accompagner de plusieurs *catimarons* destinés à recueillir les passagers en cas d'accident. Nous avons déjà parlé de ces radeaux insubmersibles, seuls capables de tenir la mer en ces parages. Par un temps calme, le ressac se fait sentir à cent mètres de la côte, avec une vague de un mètre seulement. Mais lorsque le vent souffle de l'est, la lame commence à se briser à trois cents mètres et atteint une hauteur de quatre à cinq mètres. Il est toujours plus dangereux d'aborder que de gagner le large. Des trois lames que l'on a à franchir pour atteindre le rivage, la dernière est de beaucoup la plus formidable.

Pour remédier en partie à ces inconvénients, on a construit un magnifique embarcadère, dont la charpente en fer repose sur d'énormes blocs de béton. En ce moment on travaille à créer un port, au moyen de l'établissement d'un brise-lame destiné à se prolonger en mer jusqu'à un point situé hors des atteintes du ressac. Par ces travaux gigantesques, on espère attirer le commerce maritime. A l'époque de mon passage, huit ou dix navires seulement étaient au mouillage.

Malgré cette situation défavorable, Madras communique avec Calcutta, l'Europe et l'extrême Orient, au moyen de plusieurs services réguliers de bateaux à vapeur dont les principaux sont la Compagnie française des Messageries maritimes et la Péninsulaire anglaise. Deux fois par mois, les steamers de la *British-India* traversent le golfe de Bengale entre Madras et Moulmein, desservant les principaux ports de la côte des Circars et de la Birmanie.

La saison des pluies commence en janvier et finit en décembre. Mai et juin sont les mois les plus chauds; janvier et février, les plus frais. Pendant toute l'année la température ne varie guère de 28° à 35°, sans s'abaisser jamais au-dessous de 23° et s'élevant rarement au-dessus de 40°. Le climat y est sain, et les chaleurs moins étouffantes qu'à Calcutta.

Je passai trois jours entiers à Madras. Ce temps est bien suffisant pour se former une idée générale de cette ville immense et en parcourir les principaux quartiers.

J'avais retrouvé avec plaisir la cuisine et le service français dans le petit hôtel *Malakoff*, bien connu de tous les capitaines de notre marine marchande. Ce modeste établissement, avantageusement situé dans la ville noire, en face des beaux arbres de l'esplanade et à proximité de la mer, se recommande en outre par la modération de ses prix. Sa propriétaire, madame de Doncker, est originaire de Pau; elle aime à rendre service à ses compatriotes; plus d'un a reçu chez elle une hospitalité désintéressée. Moyennant la modique somme de deux

roupies par jour, j'avais à ma disposition le *garry* de la maison, et j'en usai largement. Je vais essayer de résumer en peu de mots ce que j'ai vu de plus intéressant dans mes différentes courses.

Pour se rendre au fort Saint-George, il faut traverser l'esplanade et passer au pied du phare, belle construction de granit qui s'élève, en forme de colonne dorique, jusqu'à la hauteur de quarante mètres. Le fort est un polygone irrégulier, imitant un demi-cercle dont le diamètre s'étendrait du nord au sud, faisant face à la mer sur une longueur de cinq cents mètres. Sur toute cette étendue, les flots viennent battre un rempart de pierre à l'épreuve de la violence du ressac. Du côté de la terre, les fortifications sont également formidables. Dans l'intérieur se trouvent des casernes pouvant loger mille soldats avec leurs officiers. On y voit aussi une église, une imprimerie, la trésorerie, l'arsenal, et la plupart des bâtiments de l'administration civile et militaire. Au milieu d'une place, devant le palais des membres du conseil, s'élève la statue de marbre de lord Cornwallis, qui fut deux fois gouverneur général des Indes. Dans une île formée par la rivière Kuam entre le fort et les jardins du gouvernement, on remarque la statue équestre en bronze de sir Munro, homme d'État distingué, mort en 1827.

Non loin de là se trouve le palais des nababs du Carnatic, intéressant spécimen de l'architecture musulmane, et dans un grand parc voisin, la résidence du gouverneur de Madras, qui n'a de remarquable que sa belle colonnade en style gréco-romain.

La cathédrale, dédiée à saint George, vaut la peine d'être vue. Elle est située au milieu d'un vaste terrain planté de beaux banians, et renferme plusieurs monuments de marbre, œuvres du sculpteur anglais Chantrey. Une famille hindoue visite l'église en même temps que moi; le gardien oblige les hommes à quitter leur turban, bien que déjà, en signe de respect, ils aient laissé leurs chaussures à la porte.

Attenant au mur d'enclos, sont les jardins de la Société d'horticulture, de peu d'étendue, mais fort intéressants par la diversité des plantes et des arbres magnifiques provenant en grande partie de Madagascar, de Java et de l'Amérique équinoxiale. Sous le climat humide et chaud de Madras, tous ces végétaux semblent se développer avec autant de vigueur que dans leur pays d'origine.

Tandis que je prends quelques instants de repos sous l'ombre épaisse d'un bosquet de bambous, un jongleur à demi nu vient s'accroupir à mes pieds et, avec une habileté incroyable et sans autres accessoires qu'un petit sac et un mouchoir, exécute pour moi seul plusieurs tours d'adresse dans le genre de ceux que j'ai déjà vus il y a quelques semaines, lors de mon passage en rade de Madras. Avec une petite pièce blanche, je le renvoie satisfait.

Mount-Road est la principale rue du quartier européen. C'est un immense boulevard, très-large, planté de tulipiers et de multipliants, et qui s'étend en ligne droite sur une étendue de plusieurs kilomètres depuis l'espla-

nade jusqu'à *Long-Tank*. C'est là que sont les plus beaux magasins et les plus jolies villas. Le club de Madras, magnifique établissement, parfaitement aménagé, véritable modèle du genre, se trouve dans les environs. Il paraît que l'on peut s'y loger et y vivre à des prix très-modérés.

Le Musée est assez riche en antiquités, sculptures et bas-reliefs hindous. On y voit aussi une curieuse série d'armes et de monnaies anciennes. Plusieurs salles sont consacrées aux objets d'histoire naturelle, dont le nombre s'accroît de jour en jour. J'y remarque une collection très-complète de poissons aux formes les plus bizarres et les plus hideuses, variés à l'infini et provenant tous de la côte du Carnatic.

Je visitai aussi le *People's-Park*, qui s'étend sur les bords du canal Cochrane avec de vastes pelouses entrecoupées de massifs et de jardins où sont disséminés des pavillons rustiques et des enclos grillagés où vivent, dans une demi-liberté, une foule de quadrupèdes et de volatiles particuliers à l'Inde. J'y ai vu des tigres de toute beauté et d'une taille véritablement extraordinaire. Au milieu du parc s'élève un kiosque entouré d'un parterre de fleurs et de plantes grimpantes. Presque tous les soirs on peut y entendre la musique des cipayes. C'est là que j'eus l'occasion unique de voir un natif en état d'ivresse; il ne tarda pas, du reste, à être expulsé par ses propres compatriotes. En outre, un surveillant anglais lui administra une sérieuse volée, qu'il reçut en pleurnichant comme un enfant.

Deux compagnies de chemin de fer desservent la présidence de Madras et ont leur *terminus* dans l'intérieur de la ville. La plus importante est le *Madras-Railway,* dont la gare monumentale s'élève sur l'esplanade à proximité du parc et de la ville noire. La ligne, après un parcours de soixante-sept kilomètres directement à l'ouest, se bifurque en deux branches, dont l'une, se dirigeant au nord-ouest, se soude, ainsi que nous l'avons déjà dit, au Grand-Péninsulaire, tandis que l'autre, inclinant au sud-ouest, traverse toute la péninsule et vient aboutir à Beypore, sur la côte de Malabar, après un trajet total de six cent cinquante-trois kilomètres.

L'autre compagnie est le *South-Indian-Railway.* La voie, en quittant Madras, se dirige au sud, à peu près parallèlement à la côte de Coromandel, passe à Porto-Novo, Tanjore, Trichinopoly, et aboutit au port de Tuticorin, voisin de la pointe méridionale de l'Inde. C'est sur cette ligne principale que se rattachera l'embranchement de Pondichéry, actuellement en construction.

Ces deux compagnies exploitent en outre d'autres voies secondaires qui les relient entre elles et les mettent en communication avec les points les plus importants de la présidence.

Pendant presque tout le temps de mon séjour à Madras, le ciel resta chargé de nuages. Une agréable brise de mer rafraîchissait l'atmosphère, et le thermomètre se maintenait, de jour comme de nuit, aux environs de 28°. Cette température, en somme très-supportable, me permit de faire quelques promenades à pied. Habitué comme

je l'étais à ne me risquer au dehors que sous la double protection de mon casque et de mon parasol, j'éprouvais un plaisir extrême à sortir la canne à la main, sans avoir la préoccupation constante d'éviter les rayons d'un soleil impitoyable.

Dans une de mes courses à travers les quartiers indigènes, où j'aimais particulièrement à errer à ma fantaisie, à la recherche de scènes intéressantes, j'arrivai par hasard, sur les bords d'un étang, devant l'entrée principale d'une grande pagode. Sur les gradins de pierre, une foule de personnes des deux sexes faisaient en commun leurs ablutions. Je m'étais arrêté pour contempler ce spectacle, lorsque survint un éléphant sacré portant, soigneusement peint sur son vaste front, l'emblème des adorateurs de Vichnou, c'est-à-dire deux lignes obliques de couleur blanche, se rejoignant par le bas en forme de V, avec un trait rouge tracé perpendiculairement au milieu. L'énorme animal fait halte devant moi en balançant sa trompe. Je savais ce que cela voulait dire. Tirant de ma poche un païssa, je le lui présente; il le prend de mes mains, mais pour le rejeter presque aussitôt à terre en me soufflant légèrement au visage en signe de mépris. Les Indiens présents à la scène se mettent à rire, et l'un d'eux m'explique que, mon offrande étant trop faible, l'éléphant l'avait trouvée indigne de lui. Je lui tends alors une petite pièce de deux annas en argent; il la saisit délicatement, et la donne à son *mahout;* puis il me fait un beau *salam,* levant à trois reprises sa trompe en l'air, secouant ses larges oreilles et

me montrant sa gueule béante, ce qui est, paraît-il, sa manière de remercier.

J'aimais aussi à me promener le long de la plage, sur le sable fin où les vagues déferlent sans relâche avec un fracas épouvantable. Là je passais des heures entières à observer les manœuvres hardies des catimarons. Je ne pouvais me lasser d'admirer ces hommes à moitié amphibies qui, toujours debout et calmes au milieu des flots déchaînés, paraissent marcher à la surface de la mer, et dirigent d'une main sûre, à travers tous les obstacles, la poutre mal équarrie qui seule les sépare des abîmes de l'Océan. Je regardais aussi les grosses *massoulas* avec leurs dix ou douze rameurs, hurlant et battant la mer en mesure. Je m'étonnais de les voir franchir sans accident la triple ligne du ressac. Trois fois la barque, plongeant de l'avant, disparaissait sous l'écume pour reparaître un instant après au sommet d'une nouvelle montagne liquide. Puis, lorsque l'embarcation venait définitivement s'échouer sur le rivage, des femmes, ces malheureuses bêtes de somme de l'Inde, aidaient à décharger d'énormes blocs de glace, provenant des vastes flancs d'un navire américain mouillé au large. Elles allaient ensuite en longue file, transportant sur la tête leur pesant fardeau à plus d'un mille de distance. Sur leur corps nu l'eau glacée ruisselait, se mêlant à la sueur. En retour de ce pénible labeur, les infortunées créatures recevront quelques sous à la fin de la journée.

Le long de la jetée, des enfants pêchent à la ligne. Je les vois prendre de gros crustacés, ou bien des pois-

sons de forme étrange, aux plus brillantes couleurs.

Un jour, sur une partie de l'esplanade avoisinant la ville noire, mon attention fut attirée par des étendards bariolés flottant au sommet d'une douzaine de mâts reliés entre eux par des guirlandes et des festons d'étoffes de couleur. Je me rendis sur le lieu de la fête; une foule compacte, composée en grande majorité d'indigènes, en garnissait les abords. C'étaient tout simplement des réjouissances organisées par les écoles chrétiennes de Madras à l'occasion de Noël. Il y avait là plusieurs centaines d'enfants des deux sexes sans distinction de couleur, mais tous vêtus à l'européenne. J'eus le spectacle d'un concours de gymnastique, de courses libres, à pieds joints, à cloche-pied, au sac; de luttes et de jeux d'adresse, etc. Garçons et filles paraissaient tour à tour sur l'arène sous la conduite de leurs professeurs ou de leurs maîtresses, qui ne dédaignaient pas parfois de prendre part aux exercices de leurs élèves, ce qui prouve combien est grande l'importance que l'on attache en pays anglais à l'éducation physique de l'enfant et à tout ce qui peut contribuer à développer la force corporelle. Tous faisaient preuve de beaucoup d'émulation. La foule bronzée qui assistait à ces exercices paraissait également y prendre un vif intérêt.

En quittant Paris, je m'étais muni d'une lettre circulaire du Comptoir d'escompte m'ouvrant un crédit sur ses succursales de Calcutta et de Bombay, et sur la banque de Madras. Il me restait environ cinq cents roupies en *notes* de Bombay, que la banque de Madras devait

m'échanger au pair. Mais, lorsque je me présentai dans les bureaux, je trouvai la maison vide. Du 24 décembre au 2 janvier, les Anglais célèbrent le *Christmas* ou fête de Noël. Les offices sont fermés, et tous les employés reçoivent congé pendant cette période de dix jours; il est alors impossible de conclure aucune affaire. J'avais en outre quelques renseignements à demander, au sujet de mon retour par Ceylan, aux bureaux des Messageries maritimes et de la *British-India*. Partout je trouvai porte close. Les changeurs hindous profitent de la fermeture générale des banques pour élever leurs prétentions; je ne pus me défaire de mon papier de Bombay qu'avec une perte de 1 pour 100. D'autre part, je trouvai un prix très-avantageux de mon or anglais; le souverain valait alors 12 roupies et 13 annas. A ce taux, la roupie me revenait seulement à 1 fr. 97.

J'avais pris un *boy* de l'hôtel pour m'assister dans ces diverses opérations financières et m'accompagner dans quelques courses. Mais je fus peu satisfait de ses services. Rien n'égale l'âpreté au gain de tous ces officieux, véritable plaie du voyageur, engeance voleuse, détestable, et encore plus rapace à Madras que dans toute autre ville. Jamais ils ne se montrent rassasiés. Tout ce que vous leur donnez ne fait que les exciter à demander davantage. Avec ces gens-là il faut toujours avoir la canne à la main et la menace à la bouche. Il n'y a sorte de ruses qu'ils n'inventeront pour chercher à capter votre confiance.

Pour n'en citer qu'un exemple, voici ce qui m'arriva le jour même de mon arrivée, à ma sortie de l'hôtel. Un

grand diable de coolie passait à mes côtés; tout à coup, il s'affaisse en pleine rue comme frappé à mort. Les passants le regardent avec indifférence, sans lui porter aucun secours. Cependant le malheureux paraît sur le point de rendre l'âme : sa maigre poitrine est soulevée par des hoquets convulsifs; ses yeux se tournent; l'écume lui sort de la bouche; ses dents craquent affreusement. Je m'arrête, saisi de pitié. Peu d'instants après, le prétendu moribond se soulève à demi, fixe sur moi ses regards et me demande le *bakchiz*. Comme je l'ai appris plus tard, tout cela n'était qu'une comédie; cet homme, bien connu dans les environs, avait la spécialité d'exploiter de cette façon la charité publique. Mais la pièce avait été si bien jouée, les contorsions du saltimbanque avaient été si horribles, que, sur le moment, je m'y étais laissé prendre, et que je lui donnai en m'éloignant une petite pièce d'argent. Le plus fort de tout ceci, c'est que les quelques curieux indigènes que ce spectacle avait attirés, se mirent aussitôt à me suivre, mus comme par un sentiment instinctif, et me tendant la main pour leur propre compte. Leur apparence n'indiquait nullement la misère. Je voulus voir jusqu'où irait leur manque de dignité; dans la menue monnaie que j'avais sur moi, je choisis les plus infimes pièces de cuivre; à chacun j'en donnai une seule. Mon cadeau fut très-bien accepté et empoché immédiatement.

En général, la race à Madras est plus belle qu'à Calcutta. Les femmes sont petites, mais gracieuses; elles savent admirablement se draper dans un costume des plus simples; leurs dents sont blanches et bien rangées,

leurs cheveux lisses et brillants; elles ne se voilent presque jamais le visage. Quant aux hommes, ils sont beaucoup moins vêtus que dans le nord de l'Inde; un grand nombre ne portent que l'étroit et indispensable langouti retenu autour des reins par une simple ficelle. Ils sont grands et bien faits, quoique ayant peut-être les extrémités un peu grêles. Dans le kaléidoscope vivant que présentent les rues de Madras, toutes les couleurs, toutes les nuances de peau sont représentées; depuis le rouge cuivré jusqu'au beau bronze noir.

La langue parlée à Madras est le tamoul, qui s'écrit avec des caractères spéciaux et qui, par la grammaire comme par le vocabulaire, est absolument étranger au sanscrit. Le canara, le télongou et les autres idiomes en usage chez les différents peuples du midi de l'Inde, ne sont que des dérivés du tamoul. Tous ces langages procèdent par agglutination; on en a formé une famille spéciale, désignée sous le nom de dravirienne.

Il se fait à Madras une grande consommation de cigares, du reste peu estimés, provenant de Trichinopoly, de Cocanada ou de Birmanie. Ces derniers sont les moins mauvais; mais il est difficile d'en acheter sans être trompé. Dans les boutiques indigènes, c'est le vol organisé; chaque objet est surfait de quatre à cinq fois sa valeur. Il est impossible à un étranger de connaître le prix réel des choses. Vous croyez avoir fait une bonne affaire en payant une roupie pour une centaine de petits cigares birmans; et l'instant d'après vous apprenez que vous n'auriez dû donner que quatre annas (0 fr. 50 c.). On

trouve aussi des cigares passables, fabriqués à Pondichéry; ils sont gros, bien faits et, de plus, bon marché; car l'acheteur au fait des usages du pays ne les paye pas plus d'une roupie les deux cent cinquante.

28 *décembre*. — Rien ne me retenant plus à Madras, je prends, à sept heures du matin, le train à destination de Bangalore, ville principale de l'État de Mysore : durée du trajet, 12 heures; distance, 349 kilomètres.

Je suis le seul Européen dans mon wagon; j'ai pour compagnons de route un Indien catholique, deux Hindous et un mahométan, ce dernier employé du chemin de fer. Tous parlent anglais; entre eux ils se servent même assez fréquemment de cette langue. Je remarque, encore une fois de plus, que soutenir une conversation en anglais avec des natifs m'est infiniment plus facile que si j'avais affaire à de véritables Anglais. Nous nous comprenons bien mieux. Mes voisins m'accablent de questions toutes personnelles sur le but de mon voyage, le genre de mes affaires, mes moyens d'existence. Lorsque je leurs réponds que si je parcours leur pays, c'est uniquement pour mon plaisir, et que je ne suis nullement payé pour cela, ils se mettent à sourire et, d'un commun accord, déclarent la chose inadmissible. Tout en causant, nous nous faisons beaucoup de politesses et d'offres réciproques de cigares et de fruits. A la fin, ils me demandent chacun une roupie, qu'ils conserveront, disent-ils, en souvenir de notre heureuse rencontre. Naturellement je prends la chose en plaisantant. Toutefois, à la jonction d'Arconum, je ne suis pas fâché de voir descendre tous

ces gens-là, qui commençaient à devenir un peu trop familiers.

Un embranchement de trente kilomètres, partant de la station d'Arconum, conduit à Conjeveram, ville sainte dont les pagodes hindoues jouissent d'une grande célébrité.

Arcot est la deuxième station suivante. C'est une ville forte, peuplée de 54,000 habitants et construite sur une éminence granitique dominant la rive droite du fleuve Palar, dont le lit, pendant la saison des pluies, atteint une largeur de huit cents mètres. Elle était autrefois la capitale des rajahs du Carnatic. En 1751, elle fut prise par lord Robert Clive. L'illustre fondateur de la puissance anglaise aux Indes, l'heureux rival de Dupleix, alors simple capitaine, y soutint victorieusement avec une poignée de soldats un siége mémorable contre une armée de 10,000 hommes. Reprise en 1758 par les Français commandés par Lally, Arcot tomba de nouveau, en 1760, au pouvoir de l'Angleterre.

Vellore, où nous passons ensuite, est aussi une place forte. Sa population est de 38,000 habitants. La chaleur, réverbérée par les flancs dénudés des montagnes voisines, y est excessive. C'est là qu'eut lieu en 1806 une sanglante insurrection de cipayes, que les Anglais réussirent à étouffer dès ses premiers débuts.

Je suis très-satisfait de n'avoir pas suivi le conseil qui m'avait été donné, de voyager la nuit, sous prétexte qu'il n'y avait rien à voir sur la route. Du reste, en pays nouveau, je n'ai recours à cette extrémité que lorsque je ne puis faire autrement. S'il n'y a rien d'intéressant, j'ai du

moins la satisfaction de l'avoir constaté par moi-même. Mais dans un pays comme celui-ci, à quelque point de vue qu'on se place, il y a toujours matière pour qui veut voir. Aux souvenirs que rappellent ces noms d'Arcot et de Vellore, si souvent mêlés à l'histoire poignante de nos luttes au dix-huitième siècle avec l'Angleterre, vient s'ajouter le spectacle de la nature, des hommes et de ces mille petits riens qui passeraient inaperçus en Europe, mais qui, dans une contrée si différente de celle que nous habitons, excitent la curiosité de l'observateur qu'un long séjour dans l'Inde n'a point encore blasé.

Le pays que je parcours aujourd'hui diffère essentiellement de tout ce que j'ai vu précédemment. Ici, de nombreux bois de palmiers et de cocotiers donnent au paysage un aspect franchement tropical. L'eau courante, provenant de vastes réservoirs artificiels, répand la fertilité sur son passage; elle circule partout en abondance, arrosant des champs de riz qui présentent les divers degrés de la maturité. Un grand nombre de travailleurs sont occupés dans la campagne; les uns promènent la charrue dans la boue; d'autres piétinent le terrain humide pour y enfoncer la graine, tandis qu'à côté la récolte du voisin est déjà en épis. Pas une pièce d'eau qui n'ait son contingent de baigneurs des deux sexes. Dans un marais stagnant, voici des pêcheurs qui font la chasse aux poissons; leur tête seule s'élève au-dessus des grands nénufars aux jolies fleurs roses; plus loin, des femmes et des enfants, plongés dans l'eau jusqu'aux épaules, récoltent des châtaignes aquatiques. Une double chaîne de montagnes rocheuses

encadre l'horizon. Les agaves qui bordent la voie ferrée se préparent à entrer en floraison; leurs tiges énormes, semblables à de gigantesques asperges dont la base serait grosse comme le corps, s'élèvent déjà à la hauteur de cinq à six mètres.

J'étais d'autant mieux placé pour ne perdre aucun détail de la route, que je l'ai faite en grande partie sur la machine elle-même. Le mécanicien en chef était un Français; j'avais fait sa connaissance au buffet d'Arconum, et il m'avait invité à monter avec lui sur sa locomotive.

Nous arrivons à deux heures à *Jollarpett-Junction*, où l'on quitte la ligne principale pour prendre l'embranchement de Bangalore. Il me reste à franchir une distance de cent quarante-sept kilomètres.

La voie, se dirigeant au nord-ouest, s'engage dans la montagne, qu'elle gravit en une heure et demie par une pente assez *roide* serpentant au milieu de *maigres taillis*. Au sommet s'étend un *plateau nu, rocailleux*, parsemé d'étangs et paraissant peu *habité*. La végétation tropicale a fait place à des broussailles où dominent une espèce d'euphorbe aux branches filiformes et de grands opuntias épineux chargés de fleurs et de fruits; l'air est devenu plus vif; la chaleur a sensiblement diminué. Ces divers changements trouvent leur explication naturelle dans l'altitude de la contrée, qui est en moyenne de 1,000 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Les stations sont fort éloignées les unes des autres. On y perd beaucoup de temps. Une foule de mendiants en encombre les abords. A l'une d'elles, un brahme dans

toute la force de l'âge, bien nourri, gros et gras, attire mon attention par l'air de componction vraiment comique avec lequel il étend vers moi ses deux mains jointes. La noblesse de sa caste est indiquée par la couleur claire de sa peau. Le saint homme est dans un état de nudité presque complet; sa tête est rasée à l'exception d'une seule mèche; son corps, frotté d'huile, est soigneusement peint de larges raies blanches horizontales. C'est probablement quelque personnage influent de la localité, puisqu'on lui a permis de venir jusque sur les quais de la gare exercer son industrie en sollicitant les aumônes des voyageurs, tandis que le pauvre peuple est sévèrement consigné hors des barrières.

A sept heures du soir, nous arrivons à Bangalore. C'est là que s'arrête aujourd'hui la voie ferrée destinée à être prolongée plus tard à cent trente-sept kilomètres plus loin, par Seringapatam, jusqu'à la ville de Mysore (prononcez Maïssour), capitale de la province du même nom. Un garry me conduit aussitôt à *Cubbon-Hotel*, à deux kilomètres de la station, au milieu des cantonnements anglais. Cet établissement passe pour l'un des meilleurs de la présidence de Madras.

29 *décembre*. — L'État de Mysore, enclavé dans les possessions anglaises, occupe une superficie de 700 myriamètres carrés, avec une population de 5 millions d'âmes.

Le climat est sain et tempéré. Le pays produit beaucoup de soie et de café; on y cultive aussi sur une large échelle le coton, le riz et la canne à sucre. Sur le revers

oriental des Ghattes, croissent de vastes forêts où l'on recueille un bois de sandal très-estimé.

Dans les guerres que la France eut à soutenir pendant la seconde moitié du dix-huitième siècle, le fameux Haïder-Ali, premier sultan mahométan de Mysore, fut toujours notre fidèle allié. A sa mort, survenue en 1781, son fils Tippoo-Saëb lui succéda, héritant à la fois de son trône et de sa haine contre les Anglais. A la tête d'une armée bien disciplinée, commandée par des officiers français que son père avait attirés dans ses États, il remporta d'abord de brillants succès. Plus tard, il eut à lutter non plus contre les Anglais seuls, mais contre leurs forces réunies à celles du nizam et des Mahrattes. Ses ennemis coalisés finirent par triompher de sa résistance héroïque. Vaincu, désespéré, abandonné par la France, voyant son territoire envahi et ses places fortes tomber les unes après les autres, il s'enferma dans Seringapatam, où il se fit tuer en défendant la ville, le 4 mai 1799, après un siége de deux mois.

Les Anglais placèrent alors sur le trône un jeune maharajah, descendant de l'ancienne famille régnante hindoue ; ils lui imposèrent un tribut, et tinrent garnison dans les forteresses. Depuis lors, l'État de Mysore est resté de nom indépendant, mais de fait complétement soumis à l'influence anglaise.

Le maharajah actuel est né en 1862; il est élevé à l'anglaise, et on le dit très-fort au jeu de *cricket*. En attendant qu'il ait atteint l'époque de sa majorité, le colonel Malleson exerce par délégation le pouvoir suprême.

Bangalore est la ville la plus importante de la province; sa population est de 143,000 habitants. Elle est renommée dans l'Inde entière pour la salubrité, la douceur et la beauté de son climat. On y jouit, pour ainsi dire, d'un printemps perpétuel; dans l'été, le thermomètre y monte rarement au-dessus de 29°. Les productions des zones tempérées y réussissent parfaitement bien. Pour s'en convaincre, il suffit de faire une visite au marché, où tous les fruits et les légumes de l'Europe et de l'Asie semblent s'être donné rendez-vous : pommes et poires s'y rencontrent avec les oranges, les mangues et les ananas. Le pêcher y donne deux récoltes par an. Dans des jardins toujours fleuris, les arbres, les arbustes et les plantes de nos pays croissent côte à côte avec les palmiers, les bananiers et les autres végétaux des tropiques. C'est à son heureuse situation au centre d'un plateau élevé, à une distance peu éloignée de la mer, à l'est, au sud et à l'ouest, que Bangalore doit ces précieux avantages.

Il existe peu de jardins comme le *Lâl-Bagh*, dont la création est due à Haïder-Ali. C'est un remarquable spécimen de l'art indigène. Les fleurs, selon la mode du pays, y sont groupées par massifs de la même espèce, les roses avec les roses, les jasmins avec les jasmins, et ainsi de suite. Le sol, disposé en terrasses, est revêtu de larges dalles; les sentiers sinueux qui circulent au milieu des parterres constamment arrosés sont également pavés. On peut se promener dans de charmantes allées sous l'ombre épaisse des glycines en fleur et d'une infinité d'autres plantes grimpantes soutenues par une double

rangée de colonnes de granit. On y remarque aussi de belles avenues de cyprès droits et sombres, arbres favoris des Orientaux, et dont le nom est pour eux synonyme de grâce et de noblesse.

Dans l'Inde, une ménagerie est le complément à peu près indispensable de tout jardin d'une certaine importance. Le Lâl-Bagh ne fait point exception à la règle. Les tigres que j'y vis étaient bien inférieurs à ceux de Madras. Toutefois, j'y rencontrai un animal que je n'avais pas encore eu l'occasion d'observer, et qui me parut si curieux, que je crois devoir en dire quelques mots. C'est un petit singe sans queue, appartenant à la famille des sajous et connu sous le nom vulgaire de « trembleur ». Il n'est pas plus gros qu'un jeune chat ; sa timidité est vraiment fort drôle. Il y en avait deux dans la même cage ; à mon approche, ils se cachaient l'un derrière l'autre de la façon la plus comique. Leurs gros yeux ronds, jaunes et très-rapprochés, témoignaient d'une frayeur indicible. Tous leurs mouvements sont mesurés et exécutés avec une lenteur extraordinaire.

Dans la journée, j'allai visiter, sur les bords de l'étang d'Ulsour, une pagode en ruine construite au sommet d'un monticule de granit. Aux environs s'élèvent plusieurs églises et de ravissantes villas. Un peu plus loin sont les baraquements de la cavalerie européenne et le champ de courses, accessoire obligé de toute ville de garnison anglaise.

Je me rendis ensuite au fort, qui renferme l'ancien palais de Tippoo-Saëb. On en a converti une grande

partie en bâtiments d'administration; le reste, faute d'entretien, tombe en ruine. C'était une vaste construction de bois, fort compliquée, avec une quantité de couloirs et de galeries conduisant à des salles peintes à fresque et ornées de piliers. On voit encore les appartements du sérail. Ces dames étaient bien mal logées; leurs chambres, petites, basses et obscures, ne recevaient d'autre lumière que celle qui leur arrivait par la porte ou bien par une étroite ouverture d'à peine un pied carré.

Dans une cour voisine, on remarque de curieux débris ayant appartenu à d'anciens temples. Quelques colonnes monolithes étonnent par la grandeur de leurs proportions. Du reste, dans ce pays, la roche schisteuse est si commune et se travaille si facilement, que partout j'en vois des blocs longs et étroits qui servent de clôture pour les champs, de tuteurs pour les arbres, ou bien encore de poteaux pour les lignes télégraphiques.

Du haut des remparts de la forteresse on jouit d'une fort belle vue sur la campagne et le quartier indigène de Pettah, dont les maisons basses, construites en boue et couvertes de tuiles rouges, sont dominées par une forêt de cocotiers d'une hauteur extraordinaire.

Autrefois, on ne pouvait pénétrer dans le fort qu'en franchissant successivement cinq portes échelonnées de manière à former quatre cours carrées flanquées d'énormes bastions crénelés. Aujourd'hui, cette entrée est abandonnée et remplacée par une seule porte qui donne directement accès à l'intérieur.

Le Musée, récemment construit au centre du *Cubbon-*

Park, mérite d'être visité; il renferme de curieuses sculptures, antiques débris de l'art hindou, et des collections d'histoire naturelle. Le palais du gouvernement lui fait face; c'est une fort belle construction avec colonnades, portiques et statues.

Je termine cette journée par une intéressante promenade à pied dans les principales rues de la ville native. La population est en fête à l'occasion de l'approche de la nouvelle année. Une interminable procession se déploie lentement aux sons d'une musique bizarre; derrière elle s'agite une multitude compacte; dans cette fourmilière humaine, le blanc et le rouge sont les couleurs dominantes. Le cortége se dirige, à l'extrémité d'un faubourg, vers un grand terrain vague où les musulmans ont élevé des tentes et des baraques servant à abriter des modèles réduits de mosquées en carton peint et en papier doré. Des marchands de limonade, de gâteaux et de sucreries, vont et viennent au milieu de la foule, qui circule paisiblement sur cette espèce de champ de foire et semble prendre grand plaisir à considérer les préparatifs du feu d'artifice qui sera tiré cette nuit.

Quel contraste entre cette joyeuse animation et la morne solitude qui règne dans les cantonnements anglais! Le temps est magnifique; la température délicieuse. Une teinte dorée illumine les sommets des grands arbres, et les pelouses resplendissent sous les derniers rayons du soleil couchant. Quel beau ciel et quelle lumière incomparable! Tout semble inviter à la promenade, et pourtant pas une voiture, pas un cavalier, pas même un pié-

ton, ne trouble le silence des avenues désertes. Cependant la colonie anglaise est nombreuse à Bangalore, et les somptueux équipages n'y font pas défaut. Mais c'est aujourd'hui dimanche, et de plus un *sunday* doublé de *Christmas,* et ce jour-là le rigorisme anglais condamne chacun à rester confiné dans son aristocratique demeure. Près de lui, tout un peuple, obéissant également à des sentiments pieux, se répand tranquillement au dehors en quête d'innocentes distractions. L'Anglais seul reste à la maison. Lequel des deux est le plus logique?

Dans la soirée du même jour, je quittais à regret ce charmant pays de Bangalore, qui, sous tous les rapports, s'était montré à moi digne de sa réputation. Je ne porterai pas le même jugement sur le *Cubbon-Hotel,* que l'on m'avait si fort vanté : je n'y trouvai de remarquable que l'élévation de ses prix. On aura peine à me croire lorsque je dirai que, dans ce paradis terrestre de l'Inde, où abonde le gibier de toute sorte, à quelques centaines de pas d'un marché abondamment pourvu des productions les plus variées des deux mondes, pas une salade, pas un légume, pas un fruit ne parut sur la table. En revanche, le sempiternel mouton y trônait sous plusieurs formes, toutes aussi insipides les unes que les autres.

CHAPITRE XIV

NILGHERRIES

Les Nilgherries. — Outacamund. — Ascension du Dodabeta. — Les Todas.

30 *décembre*. — Mon intention, en quittant Bangalore, est d'aller visiter les montagnes des Nilgherries, de pousser ensuite jusqu'à Beypore sur la côte de Malabar, puis de gagner Trichinopoly en revenant sur mes pas jusqu'à *Erode-Junction*, point où vient se rattacher le réseau des chemins de fer du Sud-Indien.

La Compagnie du *Madras-Railway* délivrant, à l'occasion des fêtes de Noël, des billets d'aller et retour, valables du 24 décembre au 10 janvier, au prix d'un voyage simple, je n'ai payé ma place que jusqu'à Erode (315 kilomètres), où je dois revenir dans quelques jours.

Après avoir passé dans la nuit à Salem, chef-lieu de district et grande ville de 50,000 habitants, nous arrivons à cinq heures du matin à Erode, où je profite d'un arrêt de quinze minutes pour remettre au chef de gare ma malle, qui, bien que peu volumineuse, ne laisserait pas que de me gêner dans les excursions que je compte faire en pays de montagne. Je me procure aussi, moyennant la somme de trois roupies (6 francs), un billet d'aller et retour en seconde classe pour Mettapollium, dernière station dans la direction des Nilgherries. Ce

n'est vraiment pas cher pour un trajet total de deux cent soixante-douze kilomètres.

Le jour se lève sur un paysage absolument tropical, palmiers de toutes sortes, bambous, agaves en fleur et euphorbes de la taille de grands arbres; partout de l'eau et une verdure éblouissante de fraîcheur. On s'arrête une demi-heure à Pothanoor, où vient s'embrancher la petite ligne de Mettapollium, longue de quarante et un kilomètres. Au buffet de la station, j'ai la bonne fortune de faire la connaissance de M. Dufrénil, chef de service à Mahé, qui veut bien m'inviter à lui rendre visite chez lui. Bien que Mahé soit en dehors de l'itinéraire que je me suis tracé, je prends bonne note de cette aimable proposition, que je me réserve d'examiner en temps et lieu. Pour le moment, l'essentiel est d'aviser aux moyens de visiter les Nilgherries le plus rapidement possible.

Le hasard continue à me favoriser. Dans le même wagon que moi, se trouve un jeune Écossais qui a l'intention de se rendre aujourd'hui même à Outacamund et qui me donne sur la route à suivre les renseignements les plus précis.

Nous arrivons à dix heures à Mettapollium. Une *mail tonga* ou voiture de poste est en correspondance avec le train et partira pour Outacamund aussitôt après le chargement des dépêches. Elle ne contient que deux places de voyageurs. L'une est retenue d'avance par mon compagnon; heureusement l'autre est libre. Je la prends aussitôt; il m'en coûtera trente roupies pour le trajet, aller et retour.

Nous partons tout de suite, entraînés à toute vitesse sur un affreux chemin fangeux; nous traversons, sans ralentir notre marche, d'horribles fondrières où toute autre voiture qu'une tonga resterait embourbée ou bien se briserait en mille pièces. Sur la route que nous suivons on construit en ce moment un tramway. Les terres nouvellement rapportées sont détrempées par les pluies récentes; mais rien n'arrête nos petits chevaux nerveux dont l'ardeur naturelle est encore surexcitée par les cris incessants du conducteur. Mon compagnon et moi sommes assis à reculons. Nous avons fort à faire pour amortir les chocs que nous font éprouver les soubresauts effroyables de notre véhicule; nous sommes obligés de nous cramponner au dossier de toute la force de nos poignets pour ne pas être précipités sur la route. Les flaques de boue liquide où nous enfonçons à chaque instant nous éclaboussent des pieds à la tête. Mais qu'importe? Nous avançons rapidement; c'est là l'essentiel.

Les nombreux travailleurs des deux sexes échelonnés sur le chemin se rangent pour nous laisser passer. Les femmes ont tout le haut du corps entièrement nu jusqu'à la ceinture. A notre vue, quelques-unes des plus jeunes ramènent sur leur poitrine un lambeau d'étoffe qui ne les couvre que très-imparfaitement. Tous ces gens bivouaquent aux abords de la route. Leur campement sous bois offre un spectacle des plus intéressants. On se croirait volontiers transporté dans quelque île de l'Océanie, en présence d'une tribu de sauvages.

Dans toute cette plaine basse et marécageuse la végé-

tation est splendide ; encore plus exubérante qu'à Ceylan, elle rappelle plutôt l'isthme de Panama. Les troncs lisses et serrés des cocotiers, des aréquiers et des bambous enchevêtrés d'un réseau inextricable de lianes, forment au pied des Nilgherries une ceinture de forêts impénétrables, repaire favori des éléphants sauvages, des tigres, des ours, des hyènes et des sangliers, ainsi que d'une infinité de serpents. C'est aussi la terre classique des fièvres paludéennes. L'Européen qui passerait une seule nuit sous ses perfides ombrages s'exposerait à une mort presque certaine, et, même dans la journée, il n'est pas prudent de s'y attarder.

En moins d'une heure nous franchissons ces marécages empestés qui s'étendent sur un espace de dix kilomètres ; et, sortant de ce lieu redoutable, nous commençons à gravir les premières pentes de la montagne.

Près de la hutte où nous attendons des chevaux frais, je remarque un enclos, sorte de cimetière contenant au lieu de mausolées un certain nombre de chevaux et de cavaliers de grandeur naturelle, représentés dans les attitudes les plus diverses. Ces statues, grossièrement exécutées en plâtre ou en terre cuite, sont bariolées de toutes les couleurs. On me dit que ce sont des monuments votifs élevés par la piété des Hindous en l'honneur d'une divinité quelconque dont ils ont invoqué la protection en des circonstances difficiles.

A mesure que nous montons, la route devient meilleure, sans que la végétation perde rien de sa splendeur. Nous nous élevons sous un épais dôme de feuillage qui inter-

cepte complétement les rayons du soleil. L'air est imprégné d'une humidité pénétrante, à laquelle se joint le parfum de mille fleurs exotiques. A chaque instant, de petites cascades alimentent les ruisseaux, qui serpentent en murmurant dans les fossés du chemin. Pendant plusieurs heures, je restai constamment sous le charme de cette nature incomparable. Aucun incident à citer, sinon la rencontre d'un long serpent d'une jolie couleur vert tendre, les cris sauvages à l'aide desquels notre cocher hindou cherche à vaincre la résistance obstinée de chevaux vicieux et indomptés, la dislocation d'une roue de la tonga, et enfin la rupture d'une partie de la route, qui nous força à faire suivre à notre véhicule le sentier des piétons. Il me semble que j'entends encore les hurlements poussés par une cohorte de sauvages à peu près nus, qui vinrent fort à propos nous tirer de ce mauvais pas. S'attelant eux-mêmes à la tonga, la soutenant sur les côtés et la poussant par derrière, ils parvinrent à la hisser le long d'une pente abrupte et à lui faire franchir des obstacles qu'au premier abord on aurait jugés insurmontables.

A une hauteur que j'évalue à mille mètres, paraissent les premières plantations de café, qui se continuent presque sans interruption jusqu'à Counour. Les éclaircies pratiquées le long de la route permettent de juger de l'importance des travaux qui ont été exécutés dans toute cette région pour défricher la forêt vierge, y créer des chemins, amener l'eau, placer des tuyaux de conduite et construire les bâtiments nécessaires à l'exploitation. Le paysage est grandiose. La vue s'étend au loin sur des

pentes bien cultivées, assez semblables d'aspect à nos vignobles renommés, mais d'un vert plus foncé. Les caféiers sont plantés en lignes régulières, et le sol est soigneusement sarclé au pied de l'arbuste. Mais on ne lui laisse pas prendre le même développement qu'au Brésil. On le taille ici de manière à ce qu'il ne s'élève pas à plus de un mètre cinquante centimètres. Le sommet des montagnes a conservé sa couronne de sombres forêts, d'où jaillissent comme autant de filets d'argent de jolies chutes d'eau qui, détournées au milieu de leur course par la main des hommes, reparaissent à quelques centaines de mètres plus bas et viennent grossir le torrent qui gronde sourdement au fond de la vallée.

Nous arrivons à deux heures et demie à Counour, village bâti dans un site ravissant, à trente-six kilomètres de Mettapollium et à 1,840 mètres au-dessus du niveau de la mer. C'est là que se trouve l'extrême limite de la végétation tropicale. Le climat y est délicieux ; on y envoie les malades qui ne pourraient supporter l'air un peu trop vif d'Outacamund. Au milieu de jardins toujours fleuris, où les eucalyptus d'Australie commencent à se mêler aux palmiers et aux bananiers, s'élèvent de charmants cottages habités en grande partie, me dit-on, par des officiers anglais retraités.

Dix-neuf kilomètres me séparent encore du but de mon voyage. Un quart d'heure après avoir quitté Counour, on laisse sur la droite les casernes et les cantonnements de Wellington. Un véritable changement à vue s'est opéré. La prairie a remplacé la forêt. De petits lacs aux eaux

limpides brillent comme des miroirs au fond des replis du terrain. La température se rafraîchit subitement; je suis obligé de dérouler ma couverture. C'est l'Écosse qui succède à l'Inde. La sombre verdure des eucalyptus, que de loin on prendrait pour des sapins, contribue à entretenir l'illusion.

Cependant nos petits chevaux, toujours au galop, nous entraînent rapidement sur une excellente route presque plane. Des haies de rosiers et de fuchsias en fleur annoncent les approches d'Outacamund. A quatre heures et demie, je prends congé de mon compagnon de voyage, qui m'adresse à un petit hôtel à deux pas du chemin, tenu, dit-il, par une dame qu'il me dit être Française, mais qui en réalité était Allemande, veuve d'un Français, il est vrai, mais ne parlant pas un mot de notre langue.

Il n'y a pas d'autre voyageur que moi dans l'établissement. Nous sommes en plein hiver, et en cette saison les touristes sont rares à Outacamund.

Dans ma chambre il y a des tapis, du papier au mur, une cheminée et un véritable lit avec double couverture : toutes choses dont j'avais perdu l'habitude dans les plaines et que je retrouve avec plaisir. Le thermomètre marque encore 12°; cependant la sensation de froid que j'éprouve est très-vive.

31 *décembre* 1878. — Ce matin à sept heures, par une fraîche température de 10° et un ciel sans nuages, je quitte l'hôtel, à pied, pour faire l'ascension du Dodabetta (en langue canara, la grande montagne), point culminant du massif des Nilgherries, à 2,672 mètres

au-dessus de la mer. Outacamund se trouvant à une altitude de 2,200 mètres, la course que je me propose de faire n'est qu'une simple promenade, d'autant plus que je sais qu'il existe un chemin facile, conduisant jusqu'au sommet. Toutefois, m'étant égaré au milieu du labyrinthe de sentiers qui aboutissent aux villas disséminées sur les flancs de la montagne, j'eus assez de peine à le découvrir.

Cependant, à dix heures, j'avais atteint le but de mon excursion. Seul et libre, je respirais à pleins poumons un air pur et élastique qui me semblait être l'air natal lui-même; car, en jetant les yeux autour de moi, je reconnaissais une foule de plantes et d'arbustes particuliers à l'Europe, tels que fraisiers, mouron, oseille sauvage, épine-vinette, etc. Le gazon que je foule aux pieds, mêlé d'orpins et de mousses diverses, me rappelle celui des Alpes. Les broussailles qui m'entourent sont composées de touffes de géraniums, d'azalées, de rhododendrons aux fleurs éclatantes, de ronces et de bambous nains. Des bois de chênes verts croissent sur les pentes inférieures. Les tigres, si communs dans les jungles de la plaine, s'aventurent parfois jusque sur ces hauteurs; mais ils n'y sont point à craindre, car il est certain que leur audace diminue à mesure qu'ils s'élèvent, et dans ces froides régions, il est sans exemple qu'ils aient jamais attaqué l'homme.

Le panorama que j'ai sous les yeux est splendide; il embrasse tout le massif des Nilgherries (montagnes bleues), qui ne sont pas une chaîne de montagnes, ni, comme on l'a dit, une ramification orientale des Ghattes, mais bien un groupe isolé couvrant une superficie d'environ 50 myria-

mètres carrés et affectant la forme d'un trapèze dont le plus grand côté aurait une longueur de 80 kilomètres. Ce singulier massif s'élève abruptement du niveau de la plaine, formant à une hauteur de 2,000 mètres un immense bassin ondulé présentant l'aspect d'une série de monticules dominés çà et là par quelque grand pic isolé. C'est dans les Nilgherries que se trouvent les sommets les plus élevés de l'Inde, au sud de l'Himalaya.

Du haut de mon observatoire, la vue plonge au nord par-dessus la crête des montagnes, jusque sur les plateaux lointains du Mysore; à l'est, elle s'étend à l'infini sur les plaines brûlantes du district de Coïmbatore, à demi cachées sous un voile de chaudes vapeurs. Du côté du sud, je vois à mes pieds Counour et ses pentes vertigineuses. Une large ceinture de noires forêts se prolonge au loin et semble interdire de ce côté l'accès de la montagne. Enfin, à l'ouest, l'horizon est bordé par une muraille de pics aigus, dont la base forme un vaste cirque au fond duquel on aperçoit, éparses sur plusieurs collines, les maisons d'Outacamund, dont la blancheur contraste avec la sombre verdure des plantations de cyprès et des bois d'eucalyptus. Un lac romantique aux contours sinueux, aux eaux d'un beau vert d'émeraude, occupe le fond de la vallée.

Après avoir joui tout à mon aise de cet incomparable spectacle, je reprends le chemin de l'hôtel, enchanté de ma promenade matinale. Bien que la température soit peu élevée, les rayons du soleil n'en sont pas moins très-ardents, et je crois que, même à cette altitude, il serait

imprudent de s'y exposer sans précautions. Cette particularité doit être attribuée à la raréfaction de l'air, qui, étant moins dense, laisse passer une plus grande quantité de calorique, et aussi à son extrême transparence, causée par l'intensité de l'action lumineuse dans les régions tropicales.

Chemin faisant, j'ai l'occasion de voir de près quelques plantations de thé. Ce précieux arbrisseau, dont la taille varie de soixante centimètres à un mètre, appartient à la famille des camelliées. Ses feuilles légèrement dentées sont luisantes, d'une belle couleur verte et moins foncées que celles du caféier. Comme ce dernier, avec lequel il offre, du reste, une certaine ressemblance de loin, il fleurit blanc. Sa culture industrielle dans l'Inde remonte à une quarantaine d'années. A la suite de la guerre contre les Birmans en 1816, les Anglais s'étant emparés de la province d'Assam, au nord-est du Bengale, y découvrirent l'arbuste à thé, qui y avait probablement été importé de Chine à une époque reculée. Vers 1837, des planteurs de thé s'établirent sur les pentes de l'Himalaya, et quelques années plus tard aux Nilgherries. Depuis cette époque, et surtout dans ces derniers temps, cette culture a pris un immense développement dans les districts montagneux de l'Inde. L'exportation par mer s'est élevée en 1877 à 13 millions et demi de kilogrammes; ce chiffre est loin de représenter la production totale; car il ne comprend ni la consommation qui se fait dans le pays, ni la quantité considérable qui s'écoule par voie de terre dans l'Asie centrale.

Grâce à des procédés perfectionnés de culture et de manipulation, les thés de l'Inde sont généralement estimés. Sur le marché de Londres, ils sont cotés un tiers en sus des thés chinois. Ceux des Nilgherries, par leur arome et leur goût fin, rivalisent avec les meilleures qualités connues.

L'arbre à thé se plaît sur les pentes élevées des montagnes; ce n'est guère qu'à une altitude de 2,000 mètres qu'on en rencontre ici les premières plantations. A cette hauteur, le caféier cesse de prospérer: C'est entre 1,000 et 1,800 mètres qu'il réussit le mieux. Les indigènes le cultivaient déjà, dans le Mysore, avant la conquête anglaise. Mais jusqu'en 1854 la production, très-restreinte, ne donnait lieu qu'à une exportation insignifiante. Depuis lors elle a fait des progrès rapides et qui ne paraissent pas devoir s'arrêter de sitôt; car l'étendue des terrains défrichés et convertis en plantations augmente chaque année dans des proportions considérables. En 1876, les ports de l'Inde ont expédié en Europe 37,200,000 kilogrammes de café.

Une autre culture appelée à un grand avenir est celle du *cinchona* ou quinquina. Cet arbre croît spontanément dans une zone déterminée de l'Amérique du Sud, du 10° nord au 19° sud, sur le versant oriental de la Cordillère. Son écorce contient un puissant principe fébrifuge qu'il était de la dernière utilité de mettre à la portée des classes pauvres, dans un pays où la fièvre, causant à elle seule plus de victimes que toutes les autres maladies, enlève chaque année 1 million et demi de personnes. En 1860,

il fut introduit pour la première fois dans les Nilgherries par les soins du gouvernement. Il y paraît maintenant parfaitement acclimaté. On en compte aujourd'hui plus de 2 millions et demi de pieds, dont quelques-uns atteignent déjà une hauteur de 10 mètres.

Le granit qui forme la charpente de ces montagnes est presque partout recouvert d'un sol noir et riche, qui atteint, en de certaines places, une épaisseur considérable et favorise singulièrement le développement rapide de la végétation.

Les différentes espèces d'eucalyptus d'Australie, importées vers 1840, se font remarquer par leur beau feuillage d'un vert glauque et surtout par leurs proportions déjà gigantesques. En voyant ces troncs énormes, que trois hommes réunis n'embrassent que difficilement, j'ai peine à croire que ces colosses du règne végétal n'ont pas plus de trente-cinq à quarante ans. Jusqu'à la hauteur de 50 mètres, l'arbre pousse régulièrement de 6 mètres par an; dans leur pays natal, on en a vu qui s'élevaient jusqu'à 160 mètres. C'est un bois dur et résineux, incorruptible à l'eau, et que les insectes n'attaquent pas. Il est excellent pour les constructions navales et les traverses de chemins de-fer. Aussi commence-t-il déjà à faire concurrence au bois de teck.

Les haies toutes rouges de roses sauvages qui bordent les routes et les jardins autour d'Outacamund forment une charmante perspective. Dans le verger de l'hôtel, je retrouve la plupart des arbres fruitiers de l'Europe. Quelques-uns sont encore en fleur; d'autres portent déjà de

petits fruits gros comme des noisettes. Ce sont des prunes et des poires qui mûriront en avril. Tous nos légumes réussissent parfaitement; on fait, par an, jusqu'à quatre récoltes successives de pommes de terre.

Sur un monticule voisin, de vieux arbres au tronc moussu, aux branches noueuses et bizarrement contournées, attirent mon attention par les grappes de fleurs rouges dont ils sont littéralement couverts : ce sont des rhododendrons, qui dans ce pays atteignent la taille d'un chêne ordinaire.

La belle saison commence en mars. Le gouverneur de Madras vient alors s'installer ici pour six mois. La saison pluvieuse est ramenée par la mousson du sud-ouest.

Outacamund, bien que situé à 11° seulement de l'équateur, jouit d'un climat tempéré. La température moyenne, qui est à Madras de 28° et à Paris de 10°,8, y est de 14°. De plus, elle est remarquablement uniforme, ne variant guère, de l'hiver à l'été, que de 5°. C'est un avantage inappréciable pour les personnes forcées de vivre au milieu de l'atmosphère embrasée des plaines, d'avoir ainsi à leur portée, sous les rayons d'un soleil vertical, le climat des automnes de l'Europe.

Parmi les divers centres de population groupés à des hauteurs variables sur les Nilgherries, Outacamund occupe à la fois le point le plus central et le plus élevé. C'est aussi la seule agglomération qui mérite le nom de ville. Elle est chef-lieu de district et renferme 10,000 habitants. Ses maisons, construites sans alignement ni plan conçu à l'avance, sont disséminées sur les versants de plusieurs

collines, chaque propriétaire ayant bâti, selon sa fantaisie, dans le site qui lui paraissait le plus agréable. Partout de jolies routes circulent entre les vallons ou gravissent les monticules, reliant entre elles de coquettes habitations. Il existe aussi des bazars et un village natifs. De beaux bois d'eucalyptus se mirent dans les eaux tranquilles d'un lac de dix kilomètres de tour. Une large chaussée, tracée le long de ses rives, invite à la promenade.

C'est aujourd'hui jour de marché. Sur un terrain vague, non loin du lac, s'élèvent quelques hangars trop étroits pour la multitude compacte des vendeurs et acheteurs qui refluent aux alentours. Le spectacle est des plus intéressants. Des barbiers assis sur les talons rasent leurs pratiques; des hommes habillés en femme promènent en laisse quelque pauvre diable dont les contorsions ridicules amusent le public; des saltimbanques et des danseuses exercent leur industrie en plein air; une foule de marchands de bimbeloterie à bon marché, de bijoux faux, de bracelets de verre ou de cire dorée, se tiennent accroupis en plein soleil, surveillant leur marchandise étalée par petits tas sur des nattes. Au milieu de tout ce monde, de hideux fakirs au corps nu, enduit de graisse, le visage peint en blanc et la tête affublée d'une perruque, circulent en poussant des cris sauvages; d'autres, exposant à la vénération publique des images de dieux en cuivre, frappent à coups redoublés sur une barre métallique pour annoncer leur présence; ils vont de groupe en groupe, mendiant de sac en sac une pincée de riz, quelques fèves, des pois et des graines, qu'ils jettent pêle-mêle dans

une sacoche ouverte. On leur donne généralement de mauvaise grâce, et très-peu à la fois; cependant, le nombre aidant, la besace ne laisse pas que de s'arrondir.

A quelque distance de la foule, dans les coins retirés, que font tous ces gens isolés, promenant autour d'eux des regards inquiets et se cachant les uns des autres comme s'ils avaient honte de l'action qu'ils commettent? Ce sont tout simplement des Hindous qui prennent leur repas. D'après leur religion, ils ne doivent à ce moment être vus par personne. Saisissant de la main droite (la gauche est réputée impure) le riz qu'ils ont préparé eux-mêmes, ils en forment de petites boulettes qu'ils se lancent adroitement dans la bouche afin d'éviter le contact de leurs doigts avec la salive, ce qui, à leurs yeux, constituerait une abominable souillure. Après leur frugal repas, ils iront eux-mêmes puiser l'eau du lac dans le petit vase de cuivre qui ne les quitte jamais; mais ils se garderont bien d'y appliquer les lèvres et se verseront à boire à distance, à la régalade. La moindre infraction à ces usages est regardée par eux non-seulement comme une grossière inconvenance, mais aussi comme un énorme péché dont on ne peut se laver que par des pénitences et des purifications très-compliquées; et la principale cause du mépris que tout Hindou nourrit pour l'Européen, c'est qu'il voit tous les jours ce dernier enfreindre sans scrupule des règles que lui-même est habitué à respecter dès son enfance, et dont il ne voudrait pas s'affranchir, même au péril de sa vie.

J'eus l'occasion d'observer, au milieu de la foule, un

certain nombre de représentants d'une race que l'on chercherait vainement ailleurs que dans les Nilgherries. Ce sont les Todas, peuple sur l'origine duquel on ne sait rien de bien positif, mais passant pour être les derniers descendants des tribus aborigènes qui habitaient le midi de l'Inde aux époques préhistoriques. Ce qu'il y a de certain, c'est qu'ils diffèrent absolument des Hindous. Ce sont des hommes grands et bien faits, à la peau presque blanche, à la physionomie expressive. Ils ne portent aucune coiffure. De longs cheveux noirs leur tombent jusque sur les épaules; jamais je n'ai vu barbe et cheveux plus fournis. Des paysans russes qui seraient bruns offriraient avec eux une certaine ressemblance. Pour vêtement, ils ont une ample couverture grise, rayée de bleu et de rouge, dans les plis de laquelle ils se drapent avec beaucoup de noblesse. Je regrettai une fois de plus mon ignorance dans l'art du dessin, à la vue d'un groupe formé par cinq ou six d'entre eux, qui se tinrent pendant longtemps immobiles, appuyés sur leurs longs bâtons.

On dit que leurs femmes sont remarquablement belles; mais je me garderai de porter un jugement sur ce point délicat, le petit nombre de celles que j'ai vues étant fort peu séduisantes, d'une malpropreté révoltante et encore enlaidies par leurs cheveux incultes et hérissés. Les hommes, au contraire, prennent grand soin de leur barbe et de leur magnifique chevelure.

La langue des Todas est seulement orale et ne ressemble à aucune des autres langues asiatiques. Leur religion, fort simple, consiste dans de vagues adorations au

soleil et n'a aucune analogie avec les autres religions de l'Inde. Ils habitent, sur la lisière des bois, des huttes fort sales où l'on ne peut entrer qu'en rampant. Dans les montagnes voisines, il existe plusieurs monuments antiques formés d'énormes pierres brutes, rangées en cercle. Je n'eus l'occasion d'en voir aucun. On attribue leur construction aux Todas, qui, dit-on, s'y réunissent encore aujourd'hui pour y accomplir certaines cérémonies.

En quittant le marché, je dirige ma promenade du côté du lac. Mais la journée est déjà bien avancée; le temps s'est considérablement rafraîchi; un vent glacial me fait regretter l'oubli de mon pardessus. Transi de froid sous mes légers vêtements, je rentre à l'hôtel, et, me faisant allumer un bon feu dans ma chambre, je passe la soirée à mettre ma correspondance au courant, tout en me livrant à des réflexions quelque peu mélancoliques sur mon isolement complet à une heure habituellement consacrée aux réunions de famille.

Le domestique indigène qui me sert est *roman catholic;* il est si heureux de trouver en moi un coreligionnaire qu'en me quittant, ce soir, il m'exprime ses vœux de bonne année. Qui m'eût dit qu'un jour j'en serais réduit à cet humble et unique témoignagne de sympathie, et que je verrais naître un nouvel an, perdu au milieu des Nilgherries dans une petite bourgade au nom barbare, dont bien peu d'Européens connaissent même l'existence?

CHAPITRE XV

MAHÉ

Coïmbatore. — Beypour. — Calicut. — La côte de Malabar. — Mahé.

Mercredi 1^er^ *janvier* 1879. — A sept heures du matin je quitte Outacamund. Le thermomètre ne marque que 3° au-dessus de zéro; les pentes gazonnées exposées au nord scintillent sous les rayons du soleil levant; elles sont couvertes de gelée blanche. D'épais brouillards me dérobent la vue du lac. Cette fois, c'est bien l'hiver; mais, pour moi, il ne sera ni long ni rigoureux; car, après une descente vertigineuse, je retrouve à Mettapollium une température de 31°, ayant eu ainsi à subir, dans l'intervalle de cinq heures à peine, une différence de 28°.

J'ai deux heures à attendre avant le départ du chemin de fer. Le maître de poste, M. Bennett, qui a établi tout récemment le service de voitures dont je viens de profiter, m'invite à déjeuner. Apprenant que je ne suis pas négociant, il se figure que je suis *reporter*, et me supplie d'écrire à tous les journaux de l'Inde que sa *tonga* est la meilleure *tonga* connue. Je lui déclare très-volontiers que sa patache est une *very comfortable tonga;* sur quoi il me reconduit à la gare, où nous nous quittons les meilleurs amis du monde.

Une heure et demie après, j'arrive à *Pothanoor-Junction*, d'où le train pour Beypour ne doit partir que demain matin. On m'avait assuré que je trouverais à la station de très-bonnes chambres, *very nice rooms;* vérification faite, il n'existe ni à la station, ni aux environs, aucun local de ce genre. De plus, au buffet on me déclare que l'on ne pourra pas me servir à dîner, *parce qu'il n'y a plus de mouton,* réponse qui vaut bien la peine d'être notée.

Mon parti est bientôt pris. Dans quelques minutes le train qui m'a amené repart pour Coïmbatore, importante station de l'embranchement de Mettapollium, chef-lieu de district et ville de 35,000 habitants, où je suis certain de trouver les ressources qui me manquent ici.

Je n'eus qu'à me louer d'avoir pris cette résolution. S'il n'y a pas de monuments remarquables à Coïmbatore, il y existe du moins un *traveller's bungalow* bien tenu, où l'on me servit non-seulement le fameux mouton qui faisait défaut à Pothanoor, mais encore des œufs et un curry au poulet.

J'eus aussi la chance d'être témoin, dans une promenade que je fis en ville, des fêtes du *Moharrem,* qui se célèbrent à l'occasion du renouvellement de l'année. Ces réjouissances commencent trois jours avant le 1er janvier et se prolongent pendant toute la semaine suivante.

Une procession dans le genre de celle que j'avais vue dernièrement à Bangalore, mais encore plus bruyante, parcourt les principales rues. Elle est précédée d'une troupe de musiciens frappant à tour de bras sur des tambours, agitant des tam-tams, entre-choquant deux mor-

ceaux de bois sec, cherchant, en un mot, à faire le plus de tapage possible, sans s'inquiéter nullement de la mesure ni de l'harmonie. Puis vient un chariot traîné par deux bœufs et supportant une grande cage en bambou où sont renfermés cinq ou six individus complétement nus, sauf l'indispensable tablier large comme la main. Ils sont déguisés en tigres, c'est-à-dire qu'ils ont le visage et le corps entier couverts de peintures destinées à leur donner l'aspect du féroce animal. Ainsi grimés, ils poussent des hurlements affreux, grincent des dents, se cramponnent aux barreaux et font mille contorsions horribles ou grotesques. D'autres personnages revêtus du même déguisement suivent à pied, enchaînés à la ceinture et retenus comme à grand'peine par trois ou quatre hommes. Ils font mine de s'élancer sur les enfants, comme pour les dévorer, à la grande joie de ceux-ci, qui se sauvent en riant. D'autres groupes viennent à la suite, enfarinés et peinturlurés de la façon la plus saugrenue. Les uns dansent à l'instar des bayadères, dont ils ont emprunté les vêtements; d'autres, ayant le corps peint mi-partie de rouge et de blanc, avec un visage vert pointillé de noir et des cheveux jaunes ébouriffés, simulent la folie en exécutant toutes sortes de simagrées plus ridicules les unes que les autres. La population semble prendre grand plaisir à ce spectacle. Sur le passage du cortége, hommes, femmes et enfants se tiennent assis en rang, comme au théâtre, sur la plate-forme en terre battue, sorte de vestibule ouvert qui s'élève à l'entrée de chaque maison. Enfin, de distance en distance, dans les principaux carrefours, on

voit sous de légers abris en branches de cocotier, des espèces de reposoirs représentant de petites mosquées, minutieux travail de patience, en papier argenté et doré, orné de clinquant.

Sur ces entrefaites, un musulman convenablement vêtu me salue et entre en conversation avec moi : il est très-heureux, me dit-il, d'avoir rencontré un étranger aussi distingué que moi. Puisque je parais m'intéresser au spectacle des réjouissances indigènes, il croit devoir me prévenir que la fête de nuit sera bien plus belle, et que tout ce que je vois maintenant n'est rien en comparaison de ce qui se passera alors. Il ajoute que, si je le désire, il se mettra à ma disposition pour me conduire partout et me tout expliquer.

A ces paroles, je flaire l'intrigant; mais comme en définitive je ne veux laisser échapper aucune occasion de voir quelque chose de nouveau, j'accepte sa proposition et je donne rendez-vous à mon nouvel ami, au bungalow, pour neuf heures du soir.

A l'heure dite, mon homme apparaît, se confond en politesses obséquieuses, et nous retournons ensemble à la ville. Mais ce que j'avais prévu arrive : la fête est terminée, les rues sont silencieuses et désertes; il n'y a absolument rien à voir; seuls quelques lampions fumeux brillent au milieu de l'obscurité devant les reposoirs abandonnés. Mon noble musulman a tout simplement voulu m'exploiter. Je lui reproche sa fourberie; il me balbutie des excuses en me tendant la main. Je me débarrasse de lui au moyen d'une demi-roupie, et je reprends la route

du bungalow. Je croyais l'aventure terminée, lorsque, dix minutes après, j'entends quelqu'un courir derrière moi. C'est toujours mon individu, qui m'aborde piteusement en me montrant d'un air navré sa poche percée, par laquelle s'est enfui le présent qu'il tenait tant à conserver en souvenir de moi. Je l'engage à la faire recoudre au plus tôt par sa femme, et comme il insistait, en me demandant mon adresse à Paris, me jurant que ce serait pour lui un grand bonheur d'entretenir une correspondance avec un homme aussi célèbre que moi, je lui intimai l'ordre de me tourner immédiatement le dos.

Musulmans ou Hindous, voilà bien les gens du pays! Tout moyen est bon, toute ruse permise pour arriver au bakchiz. Il n'est sorte de flatteries, de bassesses qu'ils n'emploieront à cet effet. Sous des dehors parfois pleins de noblesse, on ne rencontre le plus souvent qu'un manque absolu de dignité. Cette petite scène, que je n'ai pas cru devoir passer sous silence, achèverait de dissiper mes illusions, s'il m'en restait encore sur l'honnêteté et le désintéressement de ce peuple.

2 *janvier*. — J'avais été satisfait du service des gens du bungalow. Ce matin, à mon départ, tout le personnel de l'établissement forme la haie sur mon passage; je distribue à chacun un léger pourboire, qu'il reçoit les deux mains réunies et ouvertes, et avec force prosternations.

Le petit bonhomme qui m'a amené hier de la station est venu me chercher; j'ai assez de peine à m'introduire sous le toit de sa charrette, où je ne puis me tenir que couché. Pour exciter l'ardeur de son petit bœuf, du reste

assez fringant, mon jeune conducteur a trouvé un moyen original : il le fouaille avec sa propre queue.

De Coïmbatore à Beypour la distance est de cent quatre-vingts kilomètres. La route est fort belle et présente des points de vue variés. On laisse sur la gauche les monts Animallé (montagnes des éléphants), dont on aperçoit les cimes élevées couvertes de forêts. Ces montagnes forment le prolongement de la grande chaîne des Ghattes occidentales qui, dans le sud de la péninsule, se divisent en groupes isolés, séparés par des plaines. Elles égalent presque en hauteur les Nilgherries, mais sont bien moins peuplées. On y chasse l'éléphant, l'ours et le buffle sauvage. Le teck (*tectona grandis*) qui en provient est d'une qualité supérieure.

Le chemin de fer longe la rive droite du fleuve Ponany; l'autre rive appartient à un petit État commerçant et prospère gouverné par un rajah tributaire de l'Angleterre. Sa capitale, Cochin, renferme 15,000 habitants; dans la ville et dans les environs vivent sans se mêler entre eux un grand nombre d'indigènes, catholiques romains, chrétiens syriaques, juifs blancs et juifs noirs, ces derniers établis dans le pays dès les temps les plus reculés.

La population totale de l'État de Cochin est de 400,000 âmes; sa superficie, de 2,930 kilomètres carrés.

La voie ferrée quitte la rivière Ponany et se dirige vers le nord en se rapprochant de la mer. A la station de Tirour, on nous offre, à deux sous la pièce, d'énormes et excellents ananas. Bientôt après nous atteignons une large rivière dont nous suivons la rive méridionale, sous une

magnifique forêt de cocotiers. A une heure et demie, le train s'arrête sur la côte du Malabar, à Beypour, où existe un port formé par l'embouchure de la rivière de ce nom; de grandes quantités de bois flotté y arrivent de l'intérieur.

En route, j'avais fait la connaissance d'un M. Ledoux, Anglais d'origine française, grand chasseur et connaissant parfaitement le pays; il m'avait dépeint Mahé comme un endroit charmant, et m'avait donné sur les moyens de communication et l'itinéraire à suivre, des indications détaillées. J'arrivais donc à Beypour, décidé à en repartir tout de suite pour Mahé et à ne m'arrêter en chemin que pour visiter Calicut.

A la station, je fais prix avec un conducteur de garry à bœufs, qui se charge de me conduire à Calicut (15 kilomètres) moyennant deux roupies. Il s'agit d'abord de franchir la rivière, opération assez compliquée; car il n'existe aucun débarcadère, et les embarcations ne peuvent s'approcher du rivage, dont une couche profonde de vase noire et gluante semble interdire l'accès. Il faut donc nécessairement avoir recours au dos des indigènes pour entrer dans la pirogue comme pour en sortir. Comme je n'avais pas de bagages, ce double transbordement fut terminé assez promptement.

La route que je retrouve sur la rive nord est admirablement belle; constamment ombragée par de magnifiques banians, elle traverse à peu de distance de la mer une épaisse forêt de cocotiers, d'aréquiers et de bananiers, sous lesquels s'élèvent çà et là les cabanes des natifs. Cette puissante nature me rappelle celle que j'avais déjà

observée à Ceylan, aux environs de Pointe-de-Galle.

Une circulation très-active règne sur ce chemin, qui n'est pour ainsi dire qu'un long faubourg où piétons et voitures à bœufs se croisent sans cesse.

Sur toute cette partie de la côte du Malabar, ainsi que dans l'État de Cochin et dans celui de Travancore, qui s'étend jusqu'au cap Comorin, les femmes, jeunes ou vieilles, riches ou pauvres, ont le buste complétement nu. Pour tout vêtement elles portent, roulée autour des reins, une pièce d'étoffe qui leur descend à peine jusqu'aux genoux. Quelquefois leur poitrine nue est littéralement chargée de bijoux; à leur cou brillent de superbes colliers d'or; leurs jambes et leurs bras sont entourés d'anneaux et de bracelets. Les hommes que je rencontre sur le chemin se servent d'un large parasol en feuilles de latanier, qui les abrite à la fois de la pluie et du soleil. Dans les autres contrées de l'Inde, cet accessoire paraît être réservé exclusivement aux hommes de caste élevée; le bas peuple le remplace par une simple feuille ou une branche d'arbre. Je vois aussi beaucoup de gens coiffés d'un chapeau de paille dont la partie supérieure, large de plus d'un mètre, forme toiture au-dessus de leur tête.

Le bungalow de Calicut, où j'arrive à quatre heures, est très-bien situé sur l'un des côtés d'une vaste pelouse où campent en ce moment des troupes anglaises. Une douzaine d'éléphants rangés en ligne sont occupés à broyer sous leurs puissantes mâchoires des branches de cocotier. Leurs *mahouts,* pour flatter leur gourmandise, y ajoutent de temps en temps quelques débris de

cannes à sucre, dont ces animaux se montrent très-friands.

Calicut (ou Kolikod) est le premier port indien où ait abordé un navigateur européen. Le 11 mai 1498, Vasco de Gama, après avoir doublé le cap de Bonne-Espérance, y arriva dix mois après son départ de Lisbonne; c'est également de Calicut que fut expédié pour l'Europe le premier navire chargé des produits de la contrée. Douze ans plus tard, Albuquerque brûlait la ville et pillait le palais du rajah; mais bientôt après il fut obligé de se réembarquer avec de grandes pertes. Cependant, dès 1513, les Portugais obtinrent par un traité le droit d'y élever une factorerie fortifiée. En 1616, les Anglais s'y établirent à leur tour. Ravagée à deux reprises par Haïder-Ali et Tippoo-Saëb, la ville ne se releva de ses ruines qu'en 1792, époque de sa cession définitive à l'Angleterre.

Calicut, bien que déchue de son ancienne importance, est aujourd'hui une cité industrieuse et commerçante, peuplée de 50,000 âmes, et chef-lieu du district du Malabar. Les steamers de la côte y font régulièrement escale, et son port, bien que comblé en partie, exporte une quantité considérable de bois, surtout en Arabie. Un tiers de ses habitants sont des métis d'origine portugaise, et professent la religion catholique. La France y possède encore une *loge;* mais elle est occupée seulement par un gardien. C'est de Calicut que fut exportée pour la première fois l'espèce particulière de toile de coton qui, en raison de son origine, a reçu le nom de calicot.

La ville se déploie au bord de la mer sur une étendue de plus d'un kilomètre. C'est là que se trouvent la douane,

les magasins et les plus belles maisons des Européens. La rue principale est coupée par une infinité de ruelles étroites et tortueuses, bordées de jardins plantés de cocotiers élevés qui donnent à la cité elle-même l'aspect d'une forêt.

J'eus tout le temps de faire une intéressante promenade en ville. Après avoir visité le quartier portugais, qui s'étend dans la partie nord, je suivis, toujours sous un dôme de verdure, une route au sol rougeâtre et bien battu qui me conduisit au bord de la mer. Là, sur le sable fin du rivage, je m'amusai à observer les curieuses évolutions des bandes innombrables de corbeaux peu farouches, picorant sur la plage les insectes et les petits crustacés rejetés par la mer. Lorsque la vague se retirait, ils s'avançaient aussitôt en lignes serrées, pour se replier en bon ordre dès que le flot reprenait son mouvement ascensionnel.

Cependant la nuit est venue, et je reprends lentement le chemin du bungalow. Dans les bazars musulmans, les rues sont illuminées; je revois les mosquées en papier doré, les mêmes mascarades et jusqu'aux *hommes-tigres* de ces jours derniers. Une foule nombreuse se presse autour des échoppes de marchands de sucreries, des manéges de chevaux de bois et des jeux de dés et de roulette. Chemin faisant, je me suis un peu égaré, et ce n'est qu'à la clarté des immenses feux de joie allumés sur la pelouse que je parviens à retrouver mon bungalow.

A huit heures, je remonte en garry. La fête est de plus en plus animée. C'est à la lueur étincelante des fusées

et au bruit des pétards que je dis adieu à Calicut. Pendant quelque temps encore je suis une route au-dessus de laquelle on a suspendu de distance en distance des guirlandes de feuillage illuminées de verres de couleur. Peu à peu tout retombe dans le silence, et mes bœufs cheminent lentement sur une voie déserte éclairée par les seuls rayons de la lune. Ce n'est qu'à dix heures que j'arrive à Yellatour (15 kilomètres de Calicut), sur les bords d'une large rivière canalisée.

Là, j'échange ma voiture contre une étroite pirogue creusée dans un tronc d'arbre. En un clin d'œil, deux Indiens disposent ma couverture et mon oreiller sur la natte qui en garnit le fond; ils adaptent sur les bords un léger couvercle en feuilles de palmier tressées; puis, se tenant debout chacun à une extrémité de la pirogue, ils pagayent en cadence et m'entraînent rapidement sur les eaux tranquilles. Un seul voyageur peut prendre place dans cette frêle embarcation, et encore ne doit-il faire aucun mouvement, sous peine de la voir chavirer.

Après la brûlante chaleur du jour, la fraîcheur relative de la température me semblait délicieuse. Aussi confortablement couché que dans le meilleur lit, je n'avais qu'à étendre le bras pour plonger ma main dans une eau presque tiède. J'éprouvais un indicible bien-être à me sentir glisser sur cette belle nappe d'eau limpide, où se reflétaient les pâles rayons de la lune. Par les interstices de la natte, je suivais des yeux les cimes élégantes des cocotiers penchés sur le rivage. Le calme de la nature était complet, et formait un étrange contraste avec l'agi-

tation bruyante de cette journée si bien remplie. Tout entier sous le charme de cette belle nuit des tropiques, je m'efforçais de lutter contre la torpeur qui m'envahissait. Longtemps je restai ainsi, dans cet état intermédiaire qui n'est ni la veille ni le sommeil, bercé par le chant monotone de mes bateliers et par le bruit de leurs avirons retombant en mesure. A la fin, vaincu par la fatigue, je m'endormis profondément.

3 *janvier*. — Au point du jour, l'absence de tout mouvement me réveille. Nous sommes arrivés à Waddakarré. Mais je ne puis sortir du fond de la pirogue où je suis couché que lorsqu'on en aura détaché la toiture. Cette opération s'exécute sous les regards curieux d'une partie de la population du village, désireuse de savoir quel sera le nouvel arrivant. Mon couvercle enlevé, j'apparais à leurs yeux comme un personnage de féerie émergeant de sa boîte.

Je donne à mes deux Indiens les trois roupies qu'ils ont bien gagnées en pagayant huit heures de suite sans prendre un instant de repos et en me faisant franchir ainsi une distance de soixante kilomètres. J'y ajoute comme gratification quelque menue monnaie qu'ils reçoivent sans mot dire, en portant la main à leur front.

Au milieu d'une douzaine de charrettes à bœufs et de petites voitures indigènes, j'avise un garry qui me paraît assez propre. Malheureusement mon cocher ne parle pas un mot d'anglais ni de français, ce qui rend la conversation difficile entre nous. Cependant je parviens à lui faire comprendre que je désire me rendre tout de suite à Mahé

(ici on prononce Mahi), et nous finissons par nous entendre. Il accepte mon prix de deux roupies; je lui en donne une d'avance, et nous partons aussitôt.

Quinze kilomètres me séparent encore du but de mon voyage. Mais, cette fois, la route est mal entretenue, le terrain est accidenté; nos bœufs ne peuvent que rarement prendre le trot, et leur pas est d'une lenteur désespérante. Cependant la campagne est jolie et bien cultivée; des champs de riz d'un beau vert tendre alternent avec des bois de cocotiers. De magnifiques banians croissent aux abords du chemin. Enfin, vers neuf heures, je lis ces mots sur le frontispice d'une petite maison basse à gauche de la route : « École des sœurs de Saint-Joseph de Cluny. » Cette inscription m'indique que je suis arrivé sur le territoire français. Quelques minutes après, je me trouve sur une place carrée, où s'élève une petite église badigeonnée en blanc. Un pion qui se trouve là et auquel je demande en français l'adresse d'un hôtel, me répond qu'il n'en existe pas et dirige mon équipage vers la résidence de M. le commissaire adjoint de la marine, chef de service de Mahé, ou mieux, comme on dit ici, vers l'hôtel de M. le gouverneur.

L'excellent M. Dufrénil ne m'attendait pas aussi promptement, et l'heure était bien matinale pour une première visite. Son accueil n'en fut pas moins empreint de la plus franche cordialité. Il me présenta à son aimable famille et voulut absolument m'installer chez lui; j'avais d'abord l'intention de ne passer qu'une seule journée à Mahé; mais je m'y trouvai si bien, et mon hôte insista

dans des termes si pressants, que je me décidai à y rester deux jours entiers, qui prendront place dans mes souvenirs parmi les meilleurs que j'aurai passés dans l'Inde.

L'habitation de M. Dufrénil est admirablement située sur une éminence rocailleuse qui domine l'embouchure de la petite rivière de Mahé. Un beau jardin planté de grands arbres s'étend jusque sur la pointe extrême du promontoire. Du haut d'une terrasse élevée dont la base est constamment battue par les flots, on jouit d'une vue superbe sur la pleine mer et les bois de cocotiers de la rive droite. C'est là même, à quelques centaines de mètres seulement, que commence le territoire anglais. La rive gauche de la rivière seule nous appartient. Elle est navigable à une assez grande distance dans l'intérieur pour les bâtiments d'un faible tonnage. Le port formé par son embouchure est assez profond; malheureusement l'entrée en est obstruée en partie par une barre de rochers.

Sur la côte du Malabar, à sept kilomètres au nord de Mahé, se trouve la ville anglaise beaucoup plus importante de Tellicherry. Un écrivain anglais, comparant entre elles la situation respective de ces deux villes, s'est exprimé en ces termes : « En général, les emplacements choisis par les Français pour l'établissement de leurs factoreries dans l'Inde étaient, au point de vue des avantages du terrain et de la situation géographique, bien supérieurs à ceux des Anglais. Ces derniers ne semblaient se préoccuper que des intérêts immédiats de leur commerce. Les Français, au contraire, avaient fait preuve de vues plus larges, qui cependant n'ont eu pour eux aucun heureux

résultat. » Quoi qu'il en soit, si Mahé n'a plus aujourd'hui aucune importance commerciale, elle n'en reste pas moins, grâce à sa situation pittoresque, sa belle rivière et son admirable végétation, une des plus jolies bourgades de l'Inde.

Les Français s'établirent à Mahé en 1722. Son histoire est celle de nos autres colonies dans l'Inde. Occupée à plusieurs reprises par les Anglais, elle nous fut rendue à la paix générale de 1815.

Le territoire de Mahé comprend une superficie totale de 5,909 hectares. Il se divise en deux parties : la ville, sur la rive gauche de la rivière, et les aldées ou villages indigènes, au nord de la rive droite. Ces derniers, complétement séparés de la ville, forment enclave au milieu des possessions anglaises.

En 1876, sa population totale s'élevait à 8,529 habitants, dont 118 métis et seulement 22 Européens. Et encore ce dernier chiffre comprend-il 7 enfants.

Pour la même année, le budget local des recettes s'est élevé à 42,348 francs; celui des dépenses, à 37,535 francs.

Le chef de service qui administre Mahé sous la dépendance du gouvernement général de Pondichéry, remplit également les fonctions de juge. Les divers services financiers sont centralisés entre les mains d'un seul agent, qui est en outre directeur de la poste.

Mahé est située par 11° 42′ de latitude nord et 73° 18′ de longitude est. Le climat y est sain, et la température, assez régulière, se maintient presque toujours, selon les raisons, entre 24° et 30°. Pendant l'hivernage, les

pluies sont torrentielles; mais ce mauvais temps ne dure guère que du mois de juin au mois d'août.

Le jour même de mon arrivée, je fis une longue et intéressante promenade aux aldées. Pour s'y rendre, on traverse la rivière sur un pont construit par les Anglais. La route en suit pendant quelque temps la rive droite, puis gravit une colline et rentre sur le territoire français à Chalankora. Le sol des aldées est extrêmement fertile; chaque champ, complanté de cocotiers, est bordé d'une petite muraille en terre battue destinée à empêcher la dégradation du terrain pendant la saison des pluies et à conserver l'humidité du sol.

Le poivrier grimpant réussit parfaitement; on le plante généralement au pied des arbres fruitiers. Trois mois après la floraison, les grains réunis en grappes prennent une belle teinte vert foncé. On les cueille à mesure qu'ils arrivent à maturité, et on les fait sécher à l'air libre. C'est alors qu'ils prennent la couleur noire que nous leur connaissons. Le poivre blanc est tout simplement le grain décortiqué.

On cultive aussi le bétel, plante rampante appartenant à la famille des pipéracées. On lui donne un appui, comme à la vigne en Europe. Les feuilles sont cueillies dès qu'elles sont arrivées à leur entier développement; on les réunit par petits paquets, et on les vend dans les rues et les bazars. L'habitude de mâcher le bétel est générale dans l'Inde méridionale. Voici la manière dont on le prépare : on étend sur une feuille une mince couche de chaux éteinte, stuc très-fin fabriqué avec des coquil-

lages calcinés; on y ajoute une tranche de noix d'arek, un peu de cardamome, et on plie la feuille, que l'on attache avec un clou de girofle. Cette préparation, que les Indiens regardent comme stomachique, provoque la salive, la teint en rouge ainsi que les lèvres, et donne une haleine agréable. Cependant, à la longue, la chaux qui fait partie de cette composition attaque l'émail des dents et les noircit.

Chemin faisant, M. Dufrénil me fait remarquer l'arbre à cacao, le sagoutier, palmier appartenant à la tribu des cālamées, et le magnifique *caryota urens* dont la moelle fournit aussi une espèce de sagou, mais de qualité inférieure. Il a tenté avec succès l'introduction à Mahé de l'avocatier, arbre de la famille des laurinées, originaire de l'Amérique du Sud et déjà acclimaté à l'île Maurice. Ses fruits, très-estimés dans nos colonies des Antilles, ont la forme d'une grosse poire; ils renferment une pulpe verdâtre ayant le goût et la consistance du beurre; on les mange avec du sel, du poivre et du vinaigre.

Les termites produisent de grands ravages dans les vergers; ces insectes, ennemis de la lumière, prennent la précaution d'enduire d'une couche de ciment terreux la surface des troncs qu'ils ont choisis pour y creuser leurs galeries. A l'abri de cette cuirasse protectrice, ils détruisent l'écorce de l'arbre et en attaquent profondément la substance.

Nous prenons quelques instants de repos à la maison d'école de Palour, à sept kilomètres de Mahé. Ce petit bâtiment sert aussi de mairie.

Tandis qu'un indigène grimpe au sommet d'un cocotier

pour en détacher à notre intention quelques noix pleines d'une eau fraîche et parfumée, j'examine avec curiosité les rôles des contributions de la commune. Ils se composent de petits paquets de lames d'écorce, sur lesquelles sont gravés au poinçon les noms des contribuables.

L'impôt principal est celui qui porte sur les cocotiers; chaque pied productif est recensé et classé selon sa valeur : la première catégorie paye annuellement 25 centimes, la seconde 15 centimes. Sur le territoire anglais, cette taxe est bien plus élevée.

M. Dufrénil se loue beaucoup de la douceur de ses administrés, qui tous ont en lui la plus grande confiance et se montrent reconnaissants des efforts qu'il fait pour améliorer leur situation.

J'assistai dans la soirée à une représentation donnée dans la cour d'une maison particulière par une troupe ambulante d'acteurs indigènes. Le principal sujet était un jeune garçon habillé en femme; il avait le visage peint en jaune, les lèvres et le tour des yeux bordés de rouge avec un liséré blanc. Une espèce de tiare en bois doré lui couvrait la tête; ses oreilles, sa poitrine et ses bras étaient chargés de bijoux faux. Il exécuta devant nous, avec un sérieux imperturbable, les danses ordinaires des bayadères, tout en débitant des rapsodies interminables au son d'une musique dolente et monotone.

Par intervalles, la brise du soir apportait à nos oreilles les sons retentissants du tam-tam. A l'autre extrémité du village, la population se livrait à des réjouissances nocturnes à l'occasion du Moharrem.

Le cadre fantastique de cette scène, le vague murmure de la mer, la lumière des torches qui se reflète sur les corps bronzés des Indiens qui nous entourent, les rayons de la lune se jouant à travers les troncs élancés des cocotiers, tout contribue à former un tableau à la fois étrange et splendide.

Le lendemain, je fis avec M. Paul Dufrénil le tour de nos possessions sur la rive gauche de la rivière. Malheureusement la promenade n'est pas bien longue; on peut la faire à pied en une heure et demie, sans se presser. Après avoir longé pendant quelque temps le bord de la mer, où nous prenons un bain délicieux sur une plage de sable fin, nous suivons un petit chemin encaissé entre deux murs de jardins. Puis, traversant de beaux champs de riz entrecoupés de canaux, nous arrivons à un endroit où la rivière, s'élargissant, inonde la plaine et forme quelques îlots à demi submergés. De là on a une vue superbe sur trois plans étagés de hautes montagnes bleues qui bordent l'horizon du côté de l'orient. C'est toujours la chaîne des Ghattes qui, sur une étendue de quinze degrés, court parallèlement à la côte depuis le Khandeish jusqu'au cap Comorin. Une route charmante, cotoyant les sinuosités de la rivière, nous ramène à la maison sous un dôme de verdure éclatante. Nous passons devant les belles habitations des *maplais* (c'est le nom qu'on donne aux riches musulmans de Mahé). Leurs maisons à deux étages, assez semblables à des forteresses, sont soigneusement grillagées. Entourées de larges vérandas, elles s'élèvent au milieu de beaux jardins plantés de cocotiers.

Les femmes des maplais jouissent d'une grande réputation de beauté; mais il est très-difficile de les apercevoir, car elles ne sortent presque jamais, et nul ne peut pénétrer dans leurs demeures. Quant aux femmes hindoues de Mahé, le type et le costume sont les mêmes qu'à Calicut. Comme dans cette dernière ville, on les rencontre habituellement dans les rues, nues jusqu'à la ceinture, surtout le matin à l'heure où elles vont faire leur provision d'eau à la fontaine. J'eus l'occasion de voir à Mahé quelques-uns de ces marchands colporteurs arabes qui, de Bassorah, se répandent le long de la côte du Malabar, vendant de porte en porte des articles à bon marché de Londres ou de Paris. Ils ont conservé le costume de leur nation; ce sont des hommes grands et secs, au teint basané, mais à la peau presque blanche.

J'ai consacré au repos et à d'intimes causeries le reste de la journée. Nous avons beaucoup parlé de la France, de l'Inde, et quelque peu de la Martinique, que j'avais visitée l'année dernière, et que mes hôtes ont longtemps habitée. Puis est arrivé l'instant du départ. M. Dufrénil a bien voulu mettre à ma disposition la pirogue du gouvernement. J'effectuerai mon retour à Beypour par mer : en cette saison, avec la mousson du nord-ouest, le beau temps est d'une certitude absolue.

Il est six heures : l'embarcation est parée; mon lit est dressé à l'arrière; mes cinq hommes d'équipage sont à leur poste; le drapeau tricolore est déployé. Je prends congé de l'excellente famille chez laquelle j'ai trouvé une si cordiale hospitalité. Quelque temps encore nous

échangeons des signaux ; mais bientôt la barre est franchie, le cap mis au sud, et Mahé disparaît.

Me voici de nouveau livré seul à tous les hasards du voyage. Mais je suis sans inquiétude ; le temps est magnifique, et la pirogue qui me porte, bien que non pontée et creusée dans un seul tronc d'arbre, est plus grande et surtout plus large que celle qui m'a transporté l'autre nuit sur le canal de Yellatour.

Le jour baisse rapidement ; nous longeons, à deux cents mètres au large, une côte basse et uniformément couverte d'une sombre forêt de cocotiers.

Le spectacte que j'ai sous les yeux me fascine étrangement. Cette nuit, que je vais passer sur l'océan Indien, s'annonce si calme et si belle, que je ne puis me décider à la consacrer au sommeil. Bientôt une lueur flamboyante surgit à l'horizon ; c'est la lune qui, sortant toute rouge du sein de la mer, vient remplacer peu à peu la lumière du jour.

Vers minuit la brise s'élève ; aussitôt le mât est dressé, la voile hissée. Notre légère embarcation, fortement inclinée sur le côté, file rapidement sous la double impulsion du vent et des rames. A partir de ce moment, une lacune existe dans mes souvenirs. Vers cinq heures, je suis réveillé par les interpellations des bateliers qui se frayent un passage au milieu des nombreux bâtiments mouillés au large de Calicut. Une heure après, je reconnais l'entrée de la rivière de Beypour, où je touche terre aux premiers rayons du soleil levant.

CHAPITRE XVI

TRICHINOPOLY

Du Malabar au Coromandel. — Erode. — Trichinopoly. — Une fête nuit à la pagode de Chillambaram.

5 *janvier*. — Beypour est un petit village où il n'y a rien à voir qu'un grand jardin nouvellement planté entre la gare du chemin de fer et la mer. En attendant le départ du train, qui n'a lieu qu'à dix heures, je déjeune sous la véranda de la station. Une douzaine de corbeaux viennent aussitôt se percher à quelques pas de moi sur la balustrade. Je m'amuse à leur jeter des miettes de pain, qu'ils attrapent au vol fort adroitement.

De Beypour à Erode, où nous arrivons à six heures du soir, on compte deux cent soixante-trois kilomètres. J'ai déjà parcouru cette route; je n'y reviendrai donc pas.

Toute la journée la chaleur avait été étouffante. Après un dîner au buffet de la gare où le punka a été plus utile que jamais, je profite du clair de lune pour aller faire un tour du côté de la ville native, du reste petite et sans intérêt.

A mon retour, les cantiques et les chants religieux qui parviennent à mes oreilles me rappellent que c'est aujourd'hui dimanche ; ils m'indiquent aussi que les deux seules chambres de l'hôtel de la station sont occupées. Comme le train pour Trichinopoly ne partira que demain matin, je

m'installe sur un canapé de la *waiting room* ou salle d'attente, et, sans la moindre couverture, portes et fenêtres ouvertes, j'y passe une nuit excellente. A neuf heures du soir, le thermomètre marquait encore 28°.

6 *janvier*. — Une foule d'indigènes ont passé la nuit dans la cour de la station, ou bien sur les talus de la voie, pour attendre le départ de ce matin. Dès cinq heures, tout ce monde ahuri, effaré et plus qu'à demi nu, courbé sous le poids de besaces, de paquets et de boîtes diverses, cherche à se caser dans les wagons de la troisième classe qui, avec leurs grilles de fer, ressemblent assez aux voitures d'une ménagerie ambulante.

Au milieu de ce tohu-bohu, j'ai quelque peine à obtenir la remise de la malle que j'ai laissée ici la semaine dernière. Enfin, tout finit par s'arranger à la satisfaction générale, et à six heures précises nous sommes en route pour Trichinopoly.

Pendant tout le trajet, qui est de cent quarante-trois kilomètres, la voie suit la droite d'une large vallée arrosée par le fleuve Kavery. Le pays est très-peuplé ; le riz est la culture dominante ; partout de l'eau, des arbres, des maisons et des champs en plein rapport. A dix heures et demie, le train s'arrête à *Trichinopoly-Junction*, où le chemin de fer se bifurque en deux branches, l'une se dirigeant à l'est vers Négapatam, port de la côte de Coromandel, l'autre au sud vers Madura et Tuticorin. Une demi-heure après, je suis installé à l'hôtel unique de Trichinopoly, au milieu des cantonnements anglais, à deux kilomètres de la ville native.

La principale curiosité de Trichinopoly est la grande pagode de Sriringam, qui s'élève, à six kilomètres de la ville, dans une île formée par le Kavery ; elle est consacrée au dieu Vichnou. Mais avant d'entreprendre la description de ce temple célèbre, je dois au lecteur, à défaut de plan, quelques explications indispensables.

Une pagode dans l'Inde méridionale n'est nullement, comme on pourrait le croire, un monument isolé et exclusivement consacré au culte. C'est un ensemble de cours concentriques fermées par une vaste enceinte rectangulaire qui atteint quelquefois jusqu'à deux et trois cents mètres de côté. Les premières cours contiennent les habitations des Hindous de caste, des brahmanes et de certaines familles de prêtres. Ces cours, closes par de hautes murailles, correspondent entre elles au moyen de portes monumentales surmontées par un *gopuram* ou pyramide de pierre élevée de dix à quinze étages et entièrement couverte, de la base au sommet, de sculptures bizarres. Dans la partie centrale se trouve le sanctuaire, bas et sombre, couvert d'un toit plat en manière de terrasse; l'entrée en est interdite aux profanes. C'est là que sont exposées les plus riches idoles, que par d'étroites ouvertures on entrevoit, à travers l'obscurité, vaguement éclairées par quelques lampes fumeuses. Tout autour s'étend une vaste place pavée de larges dalles, renfermant un étang sacré où les fidèles viennent faire leurs ablutions, des galeries, des portiques, des colonnes isolées, des statues colossales d'animaux, des idoles monstrueuses dégouttantes d'huile et de beurre, et enfin des

mandapams ou temples supportés par un certain nombre de colonnes.

Les grandes pagodes hindoues se composent donc d'une série de constructions fort compliquées et dont il est difficile de se rendre compte au premier abord. Il faut un certain temps pour s'orienter au milieu de ces étranges édifices, auxquels rien de ce qui existe en Europe ne saurait être comparé.

Lorsque l'on considère tous ces monolithes surchargés de bas-reliefs profondément fouillés, ces milliers de colonnes taillées et ciselées avec une patience infinie, on reste stupéfait à la pensée de l'immense travail accumulé dans ces gigantesques créations. Je ne connais que les temples d'Ellora ou les pyramides d'Égypte qui puissent causer la même impression. Et encore ces dernières ne sont-elles formées que de blocs équarris, sans le moindre ornement, tandis que dans les pagodes de l'Inde il n'existe pas une surface d'un mètre carré qui ne soit couverte de sculptures.

Pour se rendre à Srîringam, on traverse le Kavery sur un beau pont de vingt-cinq arches. Le fleuve est excessivement large; mais en cette saison il se trouve réduit à un mince filet d'eau circulant à travers d'immenses bancs de sable. La végétation de l'île est magnifique.

Une foule considérable est réunie aux alentours de la pagode; les fêtes du nouvel an y ont attiré d'innombrables visiteurs. La première cour offre l'aspect d'un bazar, où des marchands de toute sorte de denrées ont transporté leurs échoppes.

La pagode de Sriringam est l'une des plus vastes et des plus belles qui existent. On pense que sa construction remonte à la fin du quatorzième siècle. Son enceinte extérieure mesure trois cents mètres de l'est à l'ouest et deux cent dix du nord au sud. Elle renferme sept cours successives; on compte vingt et un gopurams, tous couverts de sculptures jusque dans leurs moindres détails. La porte principale est restée inachevée; elle n'en est pas moins d'un beau travail et se fait remarquer par ses énormes proportions. Les blocs de granit dressés de chaque côté de l'entrée sont des monolithes de treize mètres de hauteur.

Dans la cour centrale se trouve le fameux mandapam « aux mille colonnes », qui en contient réellement mille quarante; car il en a seize de façade sur soixante-cinq de profondeur. Le fût de la plupart des colonnes est alternativement carré et octogonal, et ses faces diverses sont ornées de sculptures. On y voit aussi un char très-élevé, de forme pyramidale, surchargé d'ornements, avec roues et chevaux, le tout en pierre. Mais ce qui me frappe le plus, c'est une galerie de quatorze colonnes monolithes, auxquelles sont adossées des statues représentant des cavaliers montés sur des chevaux fantastiques dressés sur leurs jambes de derrière et luttant contre des éléphants. Ces groupes de grandeur colossale, faisant saillie le long du fût de la colonne et paraissant s'élancer sur le visiteur, produisent un effet surprenant.

L'intérieur de la pagode est très-animé. Le tambourin ne cesse de résonner dans les profondeurs invisibles des

sanctuaires. De nombreux pèlerins, principalement des femmes et des jeunes filles portant au cou des guirlandes de fleurs jaunes, vont et viennent, s'arrêtant curieusement devant des peintures grossièrement enluminées représentant des princes ou des dieux. Sur une estrade décorée de clinquant et de festons de papier doré, on a disposé, probablement à l'occasion de la fête, des mannequins couverts de riches vêtements, de manière à simuler la cour d'un rajah. En face, on voit un Anglais rendant la justice avec tout le cérémonial de rigueur.

Au milieu de cette multitude hindoue, je suis le seul Européen. La foule se montre curieuse, mais nullement hostile, et c'est toujours avec les marques d'un profond respect que l'on m'interdit l'accès de certaines parties du temple, auxquelles ma présence, selon les idées reçues, imprimerait une souillure ineffaçable.

Au moment où j'allais me retirer, un brahme porteur d'un trousseau de grosses clefs me fit signe de le suivre. Il me conduisit sur une terrasse d'où je pus embrasser dans tout son ensemble ce labyrinthe de cours, de pyramides et de colonnades qui forme la pagode de Sriringam.

Je visitai ensuite, à un mille plus loin, la belle pagode de Jambukeshwar, plus petite, mais plus ancienne que la précédente. Elle est dédiée à Siva et renferme seulement trois cours. On y voit un mandapam de huit cents colonnes. L'une de ses cours, plantée de cocotiers, est environnée d'un cloître d'un effet charmant. Malheureusement, un épais badigeon recouvre toutes les sculptures; quelques-

unes sont de la dernière obscénité. La construction de cette pagode remonte, dit-on, au douzième siècle.

De retour à Trichinopoly, je me dirigeai vers l'énorme rocher de granit qui se dresse abruptement sur les bords d'un petit lac, au centre de la ville, jusqu'à une hauteur de cent soixante mètres. De quelque côté que l'on arrive, cette masse imposante s'aperçoit de fort loin; les larges raies blanches dont ses flancs fauves sont bariolés, contribuent à lui donner à distance l'aspect d'un tigre gigantesque couché sur le sol.

Une galerie a demi ruinée, en partie couverte de dalles soutenues par des piliers sculptés, conduit au pied de l'escalier qui grimpe jusqu'au sommet du monticule, tantôt au moyen de passages souterrains, tantôt par des marches taillées dans le roc vif ou bien échafaudées dans une étroite fissure. De distance en distance, de grotesques idoles, placées dans quelque anfractuosité du rocher, sont exposées à la vénération des Hindous. Sur le sommet le moins élevé se dresse un sanctuaire entouré d'une haute muraille et consacré à Siva. Le point culminant est occupé par un petit temple, au toit pyramidal, d'où l'on découvre une vue splendide sur toute la ville, la belle campagne qui l'environne, et au loin, dans la direction du nord, sur de hautes montagnes bleues aux vaporeux contours.

Trichinopoly, autrefois capitale d'une principauté hindoue, joua un rôle important dans les luttes engagées pour la possession du Carnatic entre les Anglais et les Français. Ces derniers l'assiégèrent à plusieurs reprises,

mais toujours sans succès. Aujourd'hui le mur fortifié qui l'entourait est en partie démoli.

C'est la ville la plus peuplée des possessions anglaises sous la dépendance directe de Madras. Elle renferme environ 80,000 habitants. La rue principale est large, mais bordée de maisons basses et petites. Une forte garnison occupe les cantonnements anglais, où l'on remarque aussi plusieurs églises et de vastes couvents, quartier général des missionnaires qui, de là, se répandent dans les provinces méridionales.

Durant huit mois de l'année, la température y est étouffante. En mars, avril et mai, tout le pays environnant, brûlé par le soleil, prend l'aspect d'un désert. Cependant la contrée est bien arrosée. Près de Sriringam, le Kavery se divise en plusieurs bras, et, avant de se jeter dans le golfe du Bengale, forme un delta d'une extrême fertilité. Sur l'une de ses bouches, à cent trente kilomètres au sud de Pondichéry, se trouve, par 10° 55′ de latitude, l'établissement français de Karikal, avec une population de 92,000 habitants, répartie sur 13,500 hectares. La branche la plus septentrionale du Kavery est aussi la plus considérable; elle prend le nom de Koleroun et aboutit, sur la côte du Coromandel, à Devicotta, à soixante kilomètres au nord de Karikal.

Le tabac, qui croît dans tout le district, est de bonne qualité; on en fait des cigares qui jouissent d'une certaine réputation. Mais la principale industrie de Trichinopoly consiste dans la fabrication des bijoux et spécialement des chaînes d'or. De tout temps les joyaux de cette ville

ont été célèbres. Bien que le goût européen les ait gâtés, on y confectionne encore des colliers ornés de griffes de tigre et des bracelets contournés en forme de serpents qui témoignent d'une rare habileté. Le prix de main-d'œuvre est si peu élevé dans l'Inde, que l'artiste auquel vous confiez quelques pièces d'or vous en rendra le poids égal en bijoux et n'exigera pour son travail qu'une rémunération insignifiante.

On exécute aussi à Trichinopoly, sur de petites feuilles d'une composition transparente et flexible, de jolies peintures représentant des types indiens, des dieux, des fleurs, des oiseaux et des papillons. On peut à fort bon compte se procurer une série de ces curieux albums.

C'est à Trichinopoly que j'eus l'occasion unique de goûter au mango, ce fruit exquis et qui passe pour l'un des meilleurs du monde entier. Le manguier (*mangifera Indica*) est un bel arbre, à l'écorce brune et raboteuse, au port majestueux, et qui ressemble assez au châtaignier. On rencontre dans presque toutes les parties de l'Inde un nombre considérable de plantations de ces arbres, sous lesquels on peut trouver un refuge contre les chaleurs du milieu du jour, et qui, au temps de la floraison, sont couverts de fleurs embaumées. Son fruit, du poids moyen d'un demi-kilogramme, a à peu près la forme d'une poire dont la partie la plus forte se trouverait du côté de la queue. On en compte une très-grande quantité d'espèces, dont les plus estimées viennent sur la côte du Malabar. Il mûrit d'avril à juillet; cependant, grâce au climat exceptionnellement chaud de Trichinopoly et peut-être aussi à

la précocité d'une espèce particulière, on en trouvait déjà quelques-uns sur le marché. La mangue ou mango a une pulpe jaune, un peu filandreuse, mais fondante et d'une saveur sucrée très-agréable. C'est un aliment très-sain et d'une ressource précieuse pour les indigènes, qui, dans la saison, s'en nourrissent presque exclusivement. Ce fruit, dans l'Inde, est infiniment supérieur à la variété cultivée à Panama, qui exhale une forte odeur de térébenthine.

Une autre production du pays est le jacq ou jacquier, fruit de l'*antocarpus integrifolia*, que l'on appelle vulgairement *arbre à pain*. C'est un arbre magnifique, atteignant souvent des proportions considérables; son bois est dur et solide. Il produit d'énormes fruits oblongs, de couleur jaune, et pesant quelquefois de dix à quinze kilogrammes, avec cette particularité remarquable, qu'ils sortent toujours directement du tronc de l'arbre ou de la base des plus grosses branches. On peut le manger cru; mais il est préférable de le faire cuire au four ou simplement sur le feu : alors il a une saveur agréable et est aussi sain que nourrissant.

7 *janvier*. — J'ai formé le projet de me rendre aujourd'hui à Chillambaram, sur la côte de Coromandel. C'est une petite ville de 15,000 habitants, située à 61 kilomètres au sud de Pondichéry et fameuse par sa pagode, l'une des plus belles de l'Inde. Ce soir même on y célèbre une fête, à laquelle je suis curieux d'assister.

A sept heures, je prends place dans les wagons du *South Indian Railway*. Ce chemin a été construit à voie étroite, un mètre seulement (exactement 3 pieds 3 pouces.

3/8, mesure anglaise), et dans les conditions les plus économiques. Il n'y a le plus souvent qu'un seul train par jour, et encore ne marche-t-il pas la nuit. L'absence presque complète d'Européens dans le personnel des employés nuit singulièrement à la régularité du service. Il est vrai que le tarif est encore moins élevé que sur les autres chemins de fer de l'Inde. Mon billet en seconde classe pour Anaïkaraï-Chattram, point extrême de la ligne, à cent quarante-huit kilomètres de Trichinopoly, ne me coûte que cinq francs, y compris la correspondance en voiture à bœufs pour Chillambaram, onze kilomètres plus loin.

La campagne, d'abord verdoyante en sortant de Trichinopoly, ne tarde pas à faire place à une vaste plaine stérile qui s'étend jusqu'aux environs de Tanjore (50 kilomètres), où nous arrivons à neuf heures.

A cette station, la voie se bifurque. La ligne principale, se dirigeant à l'est, aboutit à Négapatam (77 kilomètres), importante ville maritime de 50,000 âmes, qui entretient un commerce actif avec Ceylan et les ports de la côte. Une autre ligne, récemment livrée à l'exploitation, oblique vers le nord-est; elle n'est encore terminée que jusqu'à la rive droite du Koleroun, qu'elle traversera pour se relier au chemin de fer de Madras à Porto-Novo. Il existe encore sur ce point une lacune d'une douzaine de kilomètres. Lorsqu'elle aura disparu, ce chemin, évitant le long détour par Erode, établira une communication directe entre le chef-lieu de la présidence et les districts méridionaux.

Nous partons de Tanjore avec un retard d'une heure,

qui s'accroît à chaque station, à cause de l'affluence des pèlerins. L'encombrement redouble à Combaconum, où beaucoup d'indigènes, faute de place, restent sur la voie.

Combaconum est une grande ville de 45,000 âmes, qui s'élève au milieu de vertes rizières coupées çà et là de bouquets de palmiers. Elle renferme de trente à quarante pagodes, dont plusieurs sont fort remarquables. L'une d'elles possède le gopuram le plus élevé qui existe; il a douze étages, et ses diverses faces sont entièrement couvertes de statues, dont les proportions, de grandeur naturelle à la base, vont en diminuant proportionnellement à l'élévation des étages. On l'aperçoit, ainsi que beaucoup d'autres, de la gare du chemin de fer.

Il est surprenant de voir réunies sur un seul point tant de constructions colossales. Je crois que de tous les pays du monde, l'Inde méridionale est celui dans lequel, eu égard à la population, il existe le plus de temples et de monuments religieux.

La province de Tanjore passe pour la plus riche de l'Inde entière. Le pays que nous traversons, tout entrecoupé de canaux, fait partie du delta du Kavery. Il est extrêmement peuplé; c'est comme un immense jardin, avec des champs de riz et de cannes à sucre, de florissantes plantations de cocotiers, de bananiers et de bétel. Sous les grands arbres, au milieu des bosquets de bambous, s'élèvent, à proximité de petits étangs, des villages aux maisons basses, avec une pagode au toit pyramidal, et quelquefois aussi un humble édifice surmonté d'une croix qui indique la présence d'un missionnaire dans le voisinage.

A cinq heures, nous arrivons à Anaïkaraï avec deux heures et demie de retard. Les véhicules de toute sorte sont pris d'assaut par la foule, et je m'estime très-heureux de pouvoir mettre la main, grâce à mon billet de correspondance, sur une misérable charrette attelée d'un zébu efflanqué. Comme naturellement elle est dépourvue de tout siége, je suis obligé de m'étendre tout de mon long sur une natte, à l'intérieur. Par malheur, les meilleurs équipages ont pris les devants, et le mien est forcé de prendre la queue, au milieu d'un épais nuage de poussière.

La route, assez bonne du reste, traverse le Koleroun sur un beau pont long de huit cents mètres. Elle suit une direction parallèle à la côte, qui ne doit pas être très-éloignée; mais, comme le terrain est parfaitement plat, il m'est impossible d'apercevoir la mer. La campagne est toujours verdoyante, bien cultivée et entrecoupée de bois de palmiers.

Pendant quelque temps, la vue des magnifiques multipliants qui bordent le chemin et celle des innombrables piétons qui suivent la même direction que moi, m'offrent quelques distractions. Mais, sur ces entrefaites, le soleil baisse; mon véhicule continue à se traîner avec une lenteur désespérante; quelquefois même il s'arrête tout à fait. Ignorant la longueur du trajet qui me reste à faire, je me résigne à rester confiné dans ma boîte incommode. Impossible d'obtenir aucun renseignement de mon conducteur, qui ne comprend pas un mot d'anglais. Enfin, à un arrêt plus long que les autres, fatigué, du reste, de ma

position horizontale, je perds tout à fait patience, et quittant sans mot dire mon triste équipage, je poursuis ma route à pied.

Une demi-heure après, mêlé à la foule des pèlerins, je pénètre dans la pagode de Chillambaram. Il fait nuit close. Un peuple immense circule dans les vastes cours dallées, au milieu de monstrueuses idoles, sous les mille colonnes des sombres portiques. Çà et là, la lumière vacillante des torches projette ses lueurs rougeâtres sur tous ces corps bronzés qui s'agitent dans les ténèbres. Une rumeur confuse s'élève de ces milliers d'êtres humains réunis dans la même enceinte. Une foule de gens se promènent, font leurs dévotions, se groupent sur les marches des temples ou pénètrent dans d'obscurs sanctuaires; d'autres, au contraire, accroupis sur la pierre nue, se tiennent immobiles, abîmés dans une muette contemplation. Des familles entières, venues sans doute de fort loin pour passer la nuit dans ce lieu sacré, campent à l'écart dans les coins reculés.

Bientôt la lune qui se lève fait sortir de l'obscurité tout un monde de sculptures bizarres; ses rayons se reflètent à la surface d'une immense pièce d'eau de forme rectangulaire. De nombreux fidèles étagés sur les gradins y font silencieusement leurs ablutions.

Tandis que je contemplais ce spectacle étrange, une vive lumière brillant sous un des porches de la pagode attire mon attention; en même temps, des pièces d'artifice éclatent dans les airs, et les sons d'une musique retentissante frappent mes oreilles. Je me laisse aller au courant

qui m'entraîne de ce côté, et j'aperçois, dominant une longue procession qui serpente entre deux rangées de torches, le char colossal sur lequel on promène la statue du dieu.

C'est un édifice de forme pyramidale, haut d'une dizaine de mètres, en bois massif couvert de sculptures, et porté sur quatre roues pleines. Il est tapissé de guirlandes de fleurs et de feuillage. L'idole elle-même est à peine visible sous les étoffes précieuses et les riches ornements qui la recouvrent.

Quelques individus demi-nus, montés sur le char, excitent de la voix et du geste la multitude en délire qui le traîne attelée à de longs câbles, et dont je n'évalue pas le nombre à moins de cinq cents personnes. Le cortége s'avance lentement au milieu d'une cohue tumultueuse qui témoigne sa joie au moyen de cris aigus et de vociférations réitérées. Mais je ne le suivrai pas dans sa course fantastique autour de l'enceinte extérieure de la pagode. Il est plus de neuf heures, et j'ai encore onze kilomètres à faire à pied pour regagner le chemin de fer. De plus, je n'ai rien mangé depuis le matin; j'achète donc quelques bananes, et je me mets en route. Tout ce que je viens de voir est réellement féerique et vaut bien un mauvais dîner et la peine que j'ai prise de venir jusqu'ici, seul Européen, au milieu de cette fête qui avait attiré plus de 30,000 Hindous.

Le temps est magnifique. Des milliers de mouches à feu voltigent sous les grands arbres. Les rayons de la pleine lune se jouant au travers du feuillage produisent

les effets de lumière les plus variés. Les étangs semblent autant de nappes d'argent. Tout le long de la route on a disposé de distance en distance des guirlandes de feuillage. Je croise à chaque instant des piétons isolés ou par groupes, qui tous se dirigent vers Chillambaram. Sur les bords du chemin, au pied des banians, des familles ont établi leur campement de nuit. A la température brûlante de la journée a succédé une fraîcheur relative qui me semble délicieuse. Je sens que cette promenade à pied, qu'on a si rarement l'occasion de faire aux Indes, me fait beaucoup de bien.

Un peu avant minuit, je suis de retour à la station. Mais on n'y a encore construit qu'un bâtiment provisoire où il n'existe rien qui ressemble à une salle d'attente.

A quelque distance, j'avise une misérable cabane de paille et de bambou, sur le toit de laquelle on lit en gros caractères : *Refreschment room*. Je n'y trouve, en fait de rafraîchissements, qu'une bouteille de bière aigrie et un reste de fromage de Chester, au fond d'une boîte en fer-blanc; pas un morceau de pain, pas une banane. Je fus obligé de me contenter de ce par trop médiocre souper, et je passai le reste de la nuit, étendu tout habillé sur un cadre de rotin, dans l'unique salle de ce peu recommandable établissement.

CHAPITRE XVII

MADURA

Tanjore. — Madura. — Tuticorin. — Traversée du golfe de Manaar.

8 *janvier*. — Les conversations des indigènes me tinrent longtemps éveillé. Je commençais à peine à m'endormir lorsqu'il fallut me lever pour le départ du chemin de fer, qui avait lieu à quatre heures du matin.

A neuf heures, nous arrivons à Tanjore; le train en repart à trois heures pour Trichinopoly. Je n'ai donc pas de temps à perdre, si je veux visiter les principales curiosités de la ville.

Tanjore n'a jamais subi le joug des musulmans. Elle appartenait à un prince mahratte lorsqu'elle fut assiégée en 1749 par les Français, qui ne consentirent à se retirer qu'après avoir obtenu la cession du port de Karikal avec un territoire comprenant quatre-vingt-un villages. Les Anglais s'en emparèrent en 1773; mais ils se bornèrent à tenir garnison dans le fort et à imposer un tribut au rajah. Plus tard, contestant à ce dernier l'exercice de son droit d'adoption, ils prirent en main le gouvernement effectif et ne lui laissèrent plus qu'une autorité purement nominale.

L'avant-dernier rajah, Sarvoji, avait été élevé à Madras. C'était un homme des plus remarquables, poëte et musi-

cien, parlant très-bien l'anglais et le français. Il était sincèrement attaché au missionnaire Schwartz, fondateur de la mission de Tanjore. Il prit le deuil à sa mort et lui fit élever une statue. Quoique resté hindou de religion, il se plaisait beaucoup dans la société des chrétiens. Son fils Sivaji fut le dernier rajah de Tanjore; il mourut en 1855, sans postérité mâle. Les Anglais profitèrent de la circonstance, et, refusant de reconnaître les droits de ses deux filles, annexèrent définitivement ses domaines.

Tanjore est une ville de 52,000 habitants, entourée d'un mur d'enceinte en assez mauvais état. Des champs cultivés ont remplacé le large fossé plein d'eau où les rajahs nourrissaient autrefois de gros crocodiles qu'ils regardaient comme les gardiens de la cité. La citadelle, construite au dix-huitième siècle par un ingénieur français, occupe la partie sud-ouest de la ville. Elle renferme dans ses murs une grande et célèbre pagode consacrée à Siva.

On pénètre dans l'intérieur par deux gopurams en briques décorés de statues, de rosaces et de demi-cercles en forme d'éventail ou de queue de paon. Ce sont toujours les mêmes sculptures grotesques représentant des dieux à quatre, six et huit bras, des femmes levant la jambe, Siva dansant ou tenant son pied à la main, etc.

A l'entrée de la cour principale, se présente un mandapam dont les colonnes servent d'appui à autant de monstres menaçants; puis vient un taureau colossal, monture favorite du dieu Siva, taillé dans un bloc de granit noir. Ce morceau de sculpture est d'un bon style

et produit un effet imposant. Malheureusement il est toujours enduit d'une couche épaisse de matières grasses, provenant du beurre clarifié et de l'huile de coco dont il est incessamment arrosé par les dévots.

Au milieu de l'enceinte, sur une plate-forme carrée, s'élève une grande pyramide à quatorze étages. Sa base mesure trente mètres de côté. Elle est construite en briques et revêtue d'ornements en stuc. On pense qu'elle a été bâtie au quatorzième siècle. La boule qui en couronne le sommet se dresse à la hauteur prodigieuse de quatre-vingt-huit mètres.

Un peu plus loin, près d'un beau temple consacré à Soubramanya (le dieu-paon), on remarque un charmant bassin de pierre, orné d'un cordon de statues représentant des danseuses.

Une longue galerie adossée intérieurement au mur d'enceinte renferme, dans une série de niches, une multitude de lingams en pierre noire et polie. Les parois sont couvertes de fresques grossières.

Dans un petit édifice isolé, on me fit voir les portraits des rajahs de Tanjore et de leur famille. Ces peintures sont sans valeur. L'artiste hindou semble ignorer les lois élémentaires de la perspective. Accusant fortement les contours, sans se préoccuper des ombres, il s'attachera surtout à reproduire exactement les détails d'un riche vêtement. Négligeant l'expression de la physionomie, il cherchera l'effet dans l'opposition des couleurs les plus criardes. Les architectes commettent la même erreur; croyant embellir leurs temples en dissimulant la pierre

sous des enduits de couleurs diverses, ils ne se font aucun scrupule de badigeonner leurs admirables colonnes monolithes et leurs sculptures les plus compliquées.

La chaleur est excessive; je prends quelques instants de repos sur les bords d'un étang où je rencontre une troupe de brahmes promenant processionnellement trois idoles en cuivre doré. De là je me dirige vers le palais; il s'élève au centre de la ville et est aujourd'hui habité par un prince allié à la famille du dernier rajah.

La course est assez longue; les rues sont larges, poussiéreuses, et n'offrent aucun abri contre les rayons brûlants du soleil. Elles sont bordées de maisons basses et sans intérêt. Ce qui me frappe le plus, c'est le grand nombre de petits sanctuaires et de temples de forme pyramidale. Dans les carrefours, abrités sous des hangars couverts de paille, je remarque plusieurs chars massifs dans le genre de celui que j'ai vu hier à Chillambaram.

Sur la présentation de ma carte de visite, on m'accorde l'autorisation de visiter le palais des rajahs. Extérieurement, il est d'assez pauvre apparence. A l'intérieur, c'est un édifice fort compliqué, véritable dédale de galeries, couloirs et cours intérieures. J'y vis deux salles de réception d'assez bon air; l'une est décorée de grandes fresques religieuses et de statues peintes de couleurs éclatantes, représentant des divinités hindoues; dans l'autre se trouve la remarquable statue en marbre blanc du rajah Sivaji, que le sculpteur Chantrey a représenté dans l'attitude de la prière. On y voit aussi un buste de Nelson, le portrait de mademoiselle Mars, etc. L'officier du palais qui

m'accompagne signale à mon admiration une foule d'objets des plus disparates, entassés sans ordre comme dans un magasin de bric-à-brac, pendules de zinc, porcelaines à treize sous, jouets d'enfants, gravures de modes, papiers découpés et autres bibelots de mauvais goût. Il me fait voir aussi une bibliothèque contenant un millier de volumes européens et quelques beaux manuscrits tamouls écrits sur feuilles de latanier.

Mon guide ne me fit grâce d'aucun détail; il me fallut le suivre jusqu'au fond d'un jardin assez mal entretenu, où il me montra avec orgueil une ménagerie composée de deux ou trois singes pelés et d'autant de léopards non moins affamés que la cohorte toujours grossissante des gardiens et employés du palais attachés à mes pas; l'espoir du bakchiz les a arrachés pour quelques instants à leur somnolente existence.

De retour à la station, j'apprends que le train est en retard de deux heures. Comme il n'y a pas de salle d'attente, je suis obligé, pour échapper au soleil, de me réfugier au buffet, où je suis en butte aux sollicitations intéressées de l'employé indigène qui voudrait bien se dessaisir en ma faveur d'une partie de la collection de produits alimentaires qu'il tient renfermés dans une série de boîtes en fer-blanc étiquetées et rangées dans une vitrine soigneusement close.

Je prends patience et cherche à me distraire en observant la foule des natifs qui, comme moi, attendent à la station. Voici un train qui stationne en gare; il est arrivé depuis plus d'une heure. Le soleil frappe d'aplomb sur

les wagons bondés de voyageurs de troisième classe. Ceux-ci, enfermés à clef, ne peuvent descendre sous aucun prétexte; ils ignorent quand ils pourront continuer leur route et ne paraissent pas s'en inquiéter; on ne les entend proférer aucune plainte. Le temps, pour l'Hindou, n'a pas de valeur.

Autour de moi, que de groupes pittoresques! quelle couleur locale! Les femmes sont gracieusement drapées dans une pièce d'étoffe jaune ou rouge qui ne leur couvre la poitrine que très-imparfaitement et leur laisse le dos, jusqu'aux reins, complétement à découvert. Les petites filles, entièrement nues jusqu'à l'âge de sept ou huit ans, sont chargées de bijoux; elles portent à la ceinture un fil de métal auquel est suspendu par devant, au moyen d'une petite chaîne, un ornement imitant un coquillage. Il en est de même des petits garçons; la forme seule de l'ornement diffère chez ces derniers. Les hommes, vêtus d'amples mousselines transparentes, roses ou blanches, ont la moitié de la tête rasée. Ils laissent flotter par derrière quelques touffes de longs cheveux, ou bien les relèvent en chignon. Ils portent au front des raies blanches ou jaunes, horizontales ou perpendiculaires, selon leur prédilection particulière pour Siva ou pour Vichnou.

De gros babous affreusement ventrus se montrent absolument nus jusqu'au-dessous de la ceinture, étalant au soleil leur bedaine huileuse. Mais l'obésité est une exception dans l'Inde; presque tous ces corps bronzés sont admirablement proportionnés et pourraient servir de modèles à un artiste.

Un caractère particulier à toute foule hindoue et qui m'a déjà frappé depuis longtemps, c'est la gravité et le silence. Tout ce monde reste accroupi par petits cercles, cause peu et presque toujours à voix basse. Les sexes sont séparés; les hommes ne font nulle attention aux femmes : ils ne leur parlent ni ne les regardent; les disputes sont excessivement rares; les enfants eux-mêmes rient peu et ne pleurent presque jamais.

Il est plus de cinq heures lorsque le train arrive enfin; deux heures après, j'étais de retour à Trichinopoly.

9 *janvier*. — A midi, je reprends mon voyage vers le sud de la péninsule. J'ai payé une roupie et demie (environ 3 fr.) mon billet pour Madura, distance 155 kilomètres.

Pendant quelque temps, j'ai pour compagnon de route un Hindou à belle prestance, nu jusqu'à la ceinture. Ses cheveux sont divisés en une vingtaine de tresses entremêlées de laine filée et roulées en turban sur sa tête. Un superbe collier d'or brille sur sa poitrine; un chapelet à gros grains lui fait deux fois le tour du cou. C'est un disciple de Siva, ainsi que l'indiquent les barres transversales tracées en blanc sur son corps et sur son front.

Dindigul (92 kilomètres), où nous arrivons à trois heures, est une petite ville de 13,000 âmes, dont la citadelle, bâtie sur un rocher à pic, s'aperçoit de fort loin. Grâce au voisinage des montagnes, elle jouit d'un climat salubre et tempéré.

Le massif des monts Palnaï est presque aussi élevé que celui des Nilgherries. Tout le long de la route, j'admire les plans étagés et le profil hardi de ces belles mon-

tagnes bleues qui bordent l'horizon du côté de l'ouest. A l'est, une chaîne de collines boisées court à peu de distance de la voie.

La campagne est fertile, mais assurément inférieure en richesse à celle du district de Tanjore. De la fenêtre du wagon, j'ai souvent l'occasion d'observer la méthode usitée dans le pays pour l'arrosage des champs. Un long bambou faisant bascule est maintenu en équilibre sur une tige verticale fixée dans le sol, à portée d'un canal ou d'un puits. A l'une de ses extrémités est suspendue une outre qu'un homme fait plonger dans l'eau; un autre individu, perché sur la machine aérienne, passe alternativement d'un bras de levier sur l'autre, ajoutant ainsi le poids de son corps soit pour faire pencher la perche, soit pour la relever. Par ce moyen, l'eau élevée à quelques mètres au-dessus de son niveau est déversée dans un réservoir supérieur, d'où elle se répand au moyen de rigoles dans les champs qu'elle est appelée à fertiliser. C'est un rude métier pour le malheureux Indien condamné à grimper continuellement, dans un sens ou dans l'autre, sur une étroite poutre branlante, et en plein soleil.

Le long des cours d'eau, sur le bord des étangs, on voit partout de gracieuses touffes de joncs au panache luisant et argenté. La voie est bordée d'agaves et d'euphorbes arborescentes. Une foule d'oiseaux au plumage multicolore se tiennent perchés sur les fils du télégraphe. Enfin, pour la première fois, j'aperçois l'acacia platiforme, dont l'élégant feuillage, régulièrement disposé en couches horizontales, forme un effet charmant.

A six heures, le train franchit une large rivière sans eau, et, après un trajet de quelques minutes à travers un beau bois de cocotiers, s'arrête au milieu d'une clairière. Nous sommes à la gare de Madura.

Les deux chambres à coucher de la station ayant été retenues télégraphiquement par d'autres voyageurs, je m'installai pour la nuit sur un canapé de la salle à manger.

10 *janvier*. — Au point du jour, je pars seul, et à pied, à la découverte de la ville. J'y arrive bientôt par une belle route ombragée d'arbres magnifiques, dont les branches entre-croisées forment un dôme de feuillage impénétrable aux rayons du soleil.

A cette heure matinale, les femmes sont occupées à tracer en blanc, sur la plate-forme en terre battue qui précède chaque maison, des figures géométriques et des dessins variés qu'elles ornent de petites boulettes de terre glaise où sont fichées des feuilles ou de grosses fleurs jaunes. D'autres frottent le seuil de leur demeure avec de la bouse de vache. Cette opération a pour but de durcir le sol, de l'assainir et d'en éloigner les insectes.

Bientôt j'aperçois les pyramides de la grande pagode de Minakshi (littéralement en langue indigène, *yeux de poisson*), surnom donné à la déesse Parvati, femme de Siva. Ce temple célèbre, magnifique spécimen de l'art hindou, s'élève au centre de la ville et couvre une superficie de cinq hectares soixante-huit ares. Il a la forme d'un rectangle de deux cent cinquante-sept mètres sur deux cent vingt et un ; il est orné de neuf gopurams dont quatre grands et cinq petits. On est occupé en ce moment à le

restaurer et à en repeindre à neuf les innombrables figures. Le mur extérieur s'élève à la hauteur de onze mètres et demi; au milieu de chaque face se trouve un gopuram haut de quarante-sept mètres et demi. On compte quatre enceintes concentriques.

La porte principale, quoique inachevée, est d'une grande beauté; on y remarque quatre monolithes curieusement sculptés, ayant dix-sept mètres de hauteur.

Des marchands ont établi leurs boutiques dans une large galerie centrale, sous de hautes colonnes revêtues d'une riche ornementation. De là, au moyen de quelques marches, on atteint la salle dite des mille colonnes, que l'on retrouve dans toutes les grandes pagodes. Celle de Minakshi en contient réellement mille cinquante-cinq. Cette forêt de pierre n'est pas, comme on pourrait le croire, construite d'après un plan uniforme. On dirait au contraire que chaque ouvrier a donné libre carrière à sa fantaisie, et qu'il s'est évertué à surpasser son voisin par l'originalité de ses conceptions. On voit des piliers accouplés deux par deux; d'autres se composent d'une colonne centrale entourée de plusieurs colonnettes. Presque tous sont taillés dans un seul bloc. Tout un peuple de dieux, de monstres et d'êtres humains plus grands que nature, est adossé au fût des colonnes. L'impression que l'on ressent à la vue de ces créations fantastiques, rêves d'une imagination en délire, est encore augmentée par la demi-obscurité qui règne dans les profondeurs du temple.

Tandis que j'admirais ces merveilles, mon attention

est détournée par le son de plusieurs clochettes. C'étaient trois éléphants, colosses vivants au milieu de colosses de pierre, qui, conduits par leurs mahouts, s'avançaient majestueusement sous les colonnades.

L'étang sacré mesure soixante mètres de long sur quarante-quatre de large; il est entouré d'une galerie couverte de fresques grossièrement exécutées.

Le *Choultry* ou Puthu-Mandapam est un portique élevé en 1623 pour servir d'entrée au gopuram de l'est. Il mesure quatre-vingt-seize mètres de long sur vingt-quatre mètres cinquante centimètres de large. Il est entièrement construit en granit; cent vingt-huit piliers d'une hauteur de six mètres supportent les dalles du plafond. Les colonnes de la façade sont surtout d'un admirable travail; elles représentent des guerriers combattant à cheval; ces groupes pleins de vie et de mouvement sont plus grands que nature et ne forment qu'un bloc avec la colonne qui leur sert d'appui. D'autres bas-reliefs représentent des chasseurs poursuivant des sangliers et changés eux-mêmes en porcs par Siva, pour avoir troublé les méditations d'un saint ermite.

Mais, à quoi bon entrer dans de plus longs détails? Une description, quelque exacte qu'elle puisse être, ne saurait donner une idée des sensations diverses qu'on éprouve à la vue de ce temple admirable. Quant à moi, il m'a laissé une impression ineffaçable. Le Taj d'Agra, le Kailas d'Ellora, la pagode de Madura, resteront à jamais fixés dans mon souvenir comme les trois merveilles de l'Inde.

Il me reste à parler du palais élevé au dix-septième siècle par le rajah Trimal-Naïk. C'est une vaste construction à demi ruinée, où l'art hindou se marie heureusement à l'architecture arabe. La salle du trône est encore debout avec ses arceaux mauresques soutenus par d'énormes piliers; elle est actuellement convertie en cour de justice. Tel qu'il est aujourd'hui, ce monument a conservé un noble aspect. C'est le seul édifice de ce genre que j'aie vu dans l'Inde; son style n'est pas sans analogie avec celui des palais de Venise.

Je visitai ensuite la pagode Péroumal, petite, mais intéressante, et dans les environs, une belle pièce d'eau avec un mandapam au centre.

Madura est une ville de 52,000 habitants, chef-lieu d'un district où les catholiques, plus nombreux que dans toute autre partie de l'Inde, forment à peu près le quarantième de la population. Dans la ville même, on compte 2,200 chrétiens indigènes. Les mahométans y sont en très-petit nombre : environ 5 pour 100 du chiffre total. Madura *était autrefois* la capitale d'un royaume très-florissant, mais dont l'histoire est peu connue ; elle fut plusieurs fois assiégée par les Anglais, qui la possèdent depuis 1801.

Aujourd'hui ses remparts sont démolis, et remplacés par de belles avenues plantées d'arbres. Ses rues larges et proprement tenues, ses places bien nivelées, ses jolies maisons de briques enduites de *chounam*, espèce de stuc très-brillant fabriqué avec des madrépores calcinés, lui donnent un air d'aisance et de prospérité qu'on rencon-

tre bien rarement dans les cités hindoues de l'intérieur.

Dans la journée, je quitte l'hôtel de la station pour aller m'installer au bungalow du gouvernement, établissement qui n'a de recommandable que sa belle situation au milieu d'un bois de cocotiers. Il est tenu avec une malpropreté révoltante; une colonie de rats a élu domicile sous la natte qui recouvre un lit de rotin dont la moustiquaire déchirée livre passage à une nuée d'insectes; dans la salle de bain, d'énormes crapauds ne se dissimulent que très-imparfaitement derrière les toiles d'araignée.

La chaleur est très-forte; sous le punka, le thermomètre ne s'abaisse pas au-dessous de 30°. Je reprends le chemin de la pagode, où, fuyant le soleil, je passe le reste de la journée à errer dans les galeries obscures et sous les sombres colonnades, faisant la sourde oreille aux sollicitations intéressées des natifs, ainsi qu'aux plaintes des mendiants. Ces derniers ont une singulière façon de demander l'aumône; ils vous poursuivent sans relâche en imitant, à s'y méprendre, le bêlement des moutons.

Je ne sortis de la pagode que bien longtemps après le coucher du soleil. Peu pressé, et pour cause, de rentrer au bungalow, je fis une longue promenade, au clair de lune, sous les grands arbres. Que les nuits sont belles dans ce magique pays de l'Inde! A la veille de le quitter pour toujours, peut-être, je voulais en jouir jusqu'au dernier moment.

11 *janvier*. — Me voici arrivé à ma dernière étape sur le sol indien; il ne me reste plus à franchir qu'une

distance de cent cinquante-huit kilomètres pour atteindre le port de Tuticorin, où je m'embarquerai demain pour Colombo sur un des steamers de la *British-India*, qui fait cette traversée tous les dimanches.

A six heures et demie, le train est en marche. Le sommet des hautes montagnes que l'on distingue à l'ouest forme la limite entre les possessions anglaises et celles du maharajah tributaire de Travancore, dont les domaines s'étendent au sud de Cochin, sur le versant occidental des Ghattes et se prolongent le long de la côte de Malabar, jusqu'au cap Comorin.

Le Travancore est un État prospère et commerçant. Son sol, d'une grande fertilité, produit beaucoup de riz, de poivre et de café. Sa superficie est de 173 myriamètres carrés, avec une population de 1,300,000 habitants, au nombre desquels on compte beaucoup de chrétiens syriaques, de juifs et d'Arabes. Sa capitale, Trivandrum, communique au moyen d'un canal avec l'importante ville de Quilon, où les Anglais tiennent garnison.

Au delà de Madura, la campagne est fertile, mais plate et monotone. Vers midi, on arrive à *Maniachi-Junction*, d'où un embranchement de trente kilomètres se dirige vers Tinnevelly, chef-lieu du district le plus méridional de l'Inde.

Deux heures après, nous arrivons à Tuticorin. Cette petite ville de 11,000 âmes, que l'on nomme aussi *Tuttukudi*, a appartenu autrefois aux Hollandais; de tout temps elle a été renommée pour ses pêcheries de perles. Elle est située par 8° 48′ de latitude nord et 73° 52′ de

longitude est, à une centaine de kilomètres au nord-est du cap Comorin qui, comme on le sait, forme la pointe extrême de la péninsule indienne. Ses maisons s'étendent en arc de cercle le long d'une plage sablonneuse.

Deux coolies transportent mon bagage au petit hôtel Victoria, et je vais tout de suite prendre mon billet de passage au bureau des steamers, où l'on me recommande de me tenir prêt pour le lendemain à midi.

Après une courte promenade en ville, je passe le reste de la journée sous la véranda de l'hôtel, établissement assez mal tenu, du reste, mais fort agréablement situé juste en face de la mer. J'aspire à pleins poumons une brise fraîche qui me paraît délicieuse, après la température de 32° que j'ai eu à supporter dans le chemin de fer.

12 *janvier*. — C'est aujourd'hui dimanche. Une grande partie de la population native de Tuticorin professe la religion catholique. Après le bain matinal, je me dirige vers une jolie petite église que j'avais remarquée la veille. Elle est trop étroite pour la foule des fidèles; beaucoup sont agenouillés par longues files au dehors, en face de l'entrée principale et des portes latérales largement ouvertes. Dans l'intérieur, on chante des litanies en tamoul. J'admire le recueillement de toute cette foule bronzée, aux noirs chignons.

Après la messe, où il y a eu beaucoup de communiants, je vais rendre visite aux deux missionnaires jésuites dont l'humble presbytère s'élève dans un petit jardin attenant à l'église qu'ils desservent. L'un d'eux est Français, ori-

ginaire du Languedoc; c'est un bel homme, aux traits réguliers, au visage doux et sympathique, à la longue barbe noire. Il me fait l'accueil le plus cordial et paraît enchanté de voir un compatriote et de parler français, ce qui ne lui est pas arrivé depuis dix-huit mois. Il m'apprend qu'il existe à Tuticorin trois églises catholiques et une chapelle protestante; il y a aussi des religieuses françaises. Du reste, il est très-satisfait de ses paroissiens, dont il me vante la docilité et le bon caractère. Tout en causant, il me reconduit à l'hôtel. Les indigènes que nous rencontrons dans la rue lui donnent les marques du plus profond respect; quelques-uns même s'agenouillent sur son passage.

Les natives chrétiennes se distinguent des autres femmes hindoues par leur costume, moins gracieux, il est vrai, mais plus décent selon nos idées. Elles s'enveloppent d'une longue pièce de mousseline blanche, qui leur couvre la tête et les épaules, et descend jusqu'aux pieds.

A onze heures, l'*Africa* est signalée à quatre ou cinq milles au large; le peu de profondeur de l'eau ne lui permet pas de s'approcher davantage de terre.

Une grande barque non pontée se dispose à rejoindre le steamer. J'y prends place avec un Anglais, deux touristes italiens et une centaine d'indigènes.

La mer est de couleur laiteuse et assez agitée. Pendant plus d'une heure, nous courons des bordées dans la rade; enfin nous parvenons à doubler la pointe du phare, et nous accostons l'*Africa*. Le transbordement, assez difficile vu l'état de la mer, s'opère heureusement, sans acci-

dent, mais au milieu d'une confusion inexprimable.

L'*Africa* est un grand steamer de la taille et de la force du *Meinam* de la Compagnie des Messageries maritimes, mais d'une marche moins rapide, et moins bien aménagé pour la commodité des voyageurs.

Il a quitté Bombay le 4 janvier et n'arrivera à Calcutta que le 26, ayant desservi vingt-deux escales sur sa route.

Nous ne trouvons à bord aucun passager européen. Le pont est encombré par une cinquantaine de chevaux soignés par des domestiques afghans. Ce sont de grands et beaux hommes, à la peau blanche, bien membrés et de forte carrure. Ils ont une tête superbe, des dents magnifiques, de longs cheveux et une belle barbe noire. Ils paraissent très-gais, rient et causent entre eux, fort différents en cela des Hindous, qui se couchent dans un coin, mornes et silencieux, pour n'en plus bouger de toute la traversée. Nous nous mettons en route à deux heures. La mer reprend bientôt sa couleur bleue, mais reste toujours grosse. Une heure après, la terre de l'Inde a disparu.

Nous sommes dans le golfe de Manaar, formé par la côte sud-est de l'Hindoustan et l'île de Ceylan, et communiquant au nord, par le détroit de Palk, avec la mer du Bengale. Malheureusement, ce passage est presque entièrement barré par les îles de Ramesveram et de Manaar, et le long chapelet d'îlots et de bancs de sable qui porte le nom de Pont d'Adam. Il n'existe qu'un chenal fort étroit que les Anglais creusent depuis de longues années, mais qui n'est encore praticable qu'aux petits

bâtiments indigènes. Si ce passage était rendu accessible aux navires d'un fort tonnage, il serait de la plus grande utilité pour la navigation. On éviterait alors le long détour que font aujourd'hui tous les steamers, obligés de contourner la côte orientale de Ceylan.

On compte cent soixante milles (environ 300 kilomètres) de Tuticorin à Colombo. Le commandant nous assure que nous arriverons demain matin à six heures.

Je passe la soirée en conversations intéressantes avec mes nouveaux compagnons de voyage, M. le duc de Magliano et son ami. Ces messieurs viennent de parcourir l'Inde entière et la Birmanie. Plus heureux que moi, ils ont pu faire une longue excursion dans les montagnes du Cachemire et du petit Tibet; mais toutes leurs tentatives pour franchir la frontière chinoise ont échoué devant la mauvaise volonté systématique des autorités locales.

CHAPITRE XVIII

CEYLAN

Voyage dans l'intérieur de Ceylan. — Kandy. — Les districts à café. — Le *sanitarium* de Nuera-Ellia. — Ascension du Pedrotallagalla. — Le jardin botanique de Peradenia. — Nawalapitia. — Colombo. — Route de Pointe-de-Galle.

13 *janvier*. — Le commandant de l'*Africa* a tenu parole. A six heures, nous sommes mouillés à deux kilomètres au large d'une côte basse, bordée de cocotiers, au pied desquels la lame, en se brisant, forme un long cordon de blanche écume qui s'étend à perte de vue. En face de nous, la ville de Colombo, avec ses maisons aux toits rouges, son phare et ses églises, se présente à demi cachée dans un nid de feuillage.

Le débarquement est long et difficile. Il n'existe d'autre port que le fond d'une mauvaise rade foraine, et la mer, dans ces parages, est toujours agitée.

Mon intention en arrivant à Ceylan est de partir immédiatement pour Kandy. De là, j'irai faire une excursion dans les plantations de café de l'intérieur; puis, revenant à Colombo, que je pourrai alors visiter à loisir, je me rendrai par terre à Galle, où je prendrai passage pour Marseille à bord du *Sindh*, de la Compagnie des Messageries maritimes, qui y est attendu le 24 de ce mois.

Un chemin de fer existe depuis une dizaine d'années

entre Colombo et l'ancienne capitale de l'île, Kandy, située à cent vingt kilomètres dans l'intérieur. Deux trains par jour dans la semaine, et un seul le dimanche, franchissent cette distance en quatre heures et demie.

La station principale de Colombo est dans une ravissante situation; la ligne est bien construite et les wagons confortablement installés. Le paysage est constamment magnifique. C'est une débauche de végétation dont on n'a pas idée. Plantations de bananiers et de cocotiers, rivières, petits cours d'eau, bois impénétrables, se succèdent sans interruption. On voyage dans un enchantement perpétuel.

Aux deux tiers du trajet, commence la montée. La voie s'engage dans une épaisse forêt, circule le long de corniches taillées dans le roc à pic, et atteint la région où s'étagent les premières plantations de café. Sous nos pieds, à une immense profondeur, se creusent en tous sens de riches vallées arrosées par d'innombrables filets d'eau. Partout le riz est cultivé en terrasses divisées par des bourrelets de terre en compartiments horizontaux, submersibles à volonté. Au loin, la vue se perd sur un horizon de montagnes boisées, aux sommités bleues, en partie cachées par les nuages. L'humidité suinte de toutes parts; les mousses et les fougères les plus variées tapissent les parois des rochers et les talus du chemin. Les arbres les plus élevés disparaissent sous un inextricable réseau de lianes et de plantes grimpantes.

Au point culminant de la route, environ six cents mètres au-dessus de la mer, on a érigé une colonne commémorative. La voie redescend ensuite par un plan légè-

rement incliné. Trois quarts d'heure après, nous sommes en gare de Kandy. Un coolie me conduit à *Queen's Hotel,* établissement fort bien situé sur l'esplanade, tout près du lac et en face du temple bouddhiste.

14 *janvier.* — Il est impossible de rêver une situation plus délicieuse que celle de la petite ville de Kandy, mollement assise sur les bords d'un lac en miniature, au fond d'un cirque dominé par une série de vertes collines. Grâce à son altitude de 500 mètres, elle jouit d'un climat égal et tempéré. La température moyenne, qui à Colombo est de 26° 2, n'est plus à Kandy que de 22° 8.

Sur les rives du lac, une chaussée ombragée forme une longue terrasse dont le mur de soutènement est orné d'une rangée de balustres. Au centre on remarque, semblable à une corbeille de verdure, un îlot planté de bambous dont les tiges gracieusement inclinées se reflètent dans une eau calme et limpide. Sur la rive opposée s'élèvent de jolies villas habitées par les Anglais ou de riches indigènes. Une route, semblable à une allée de parc, en fait le tour entier. Cette charmante promenade, qui demande une heure à peine, se fait à l'ombre de beaux arbres, de palmiers et de massifs de bambous dont les troncs, luisants et jaunes comme de l'or, sont rehaussés de légers filets verts.

L'antique capitale des souverains de Ceylan n'est plus aujourd'hui qu'une petite ville d'une douzaine de mille habitants. Ses rues larges se coupent à angle droit et se prolongent au loin dans la campagne, au milieu des jardins et des bois de cocotiers.

L'hôtel du gouverneur s'élève au sommet d'un monticule dessiné en parc anglais et planté d'arbres magnifiques.

Le palais des anciens rois de Kandy, à moitié ruiné aujourd'hui, est converti en chambre de justice. A l'un des angles de sa vaste enceinte, se trouve le temple dans lequel on conserve la fameuse dent de Bouddha qui, bien que brûlée jadis par les Portugais, est ressuscitée de ses cendres sous la forme d'une grosse dent de bœuf. Il est petit et sombre, et a peu d'apparence extérieurement. De grandes fresques en couvrent les murailles ; l'enfer y est représenté avec un grand luxe de flammes et de supplices. D'affreux diables cornus roulent des yeux féroces et font griller les pauvres humains dans le feu éternel.

Un bonze vêtu de jaune et la tête rasée, comme tous ses pareils, me fit monter au premier étage, où il me montra derrière un grillage une grande statue de Bouddha en argent et toute une quincaillerie d'idoles, de statuettes et autres objets religieux. Quant à la célèbre relique, elle est renfermée dans une châsse précieuse, et on ne peut la voir que dans les grandes occasions. On me conduisit aussi dans un pavillon octogonal formant saillie au-dessus d'un large fossé plein d'eau. Il contient une riche collection de manuscrits et de livres cingalais. Pendant tout le temps qu'a duré ma visite, le tambourin, le tam-tam et un autre instrument dont les sons aigus se rapprochent de ceux du fifre, ont fait rage à l'intérieur du temple. Au moment où je me dispose à sortir, les musiciens se mettent à ma suite et m'accompagnent jusqu'à la porte en

me lançant des poignées de la fleur blanche du jasmin.

Un grand pavillon carré, séparé du temple par la route, s'élève en saillie de trois côtés sur le lac; il dépendait autrefois du palais royal. Il sert actuellement de bibliothèque et de salle de concert.

J'ai fait à la table d'hôte de l'hôtel la connaissance de deux touristes, l'un Suisse et l'autre Grec, arrivés depuis quelques jours à Ceylan. Ils partent ce soir même pour une excursion à travers les districts à café, jusqu'au *sanitarium* de Nuera-Ellia, situé à quatre-vingts kilomètres au sud de Kandy, au centre du massif montagneux le plus élevé de l'île. Ces messieurs m'engagent vivement à me joindre à eux pour ce petit voyage. Heureux de cette occasion inespérée, j'accepte avec empressement.

A six heures, nous prenons le chemin de fer pour la station de Peradenia, à six kilomètres de Kandy sur la route de Colombo, d'où un embranchement de trente-deux kilomètres se dirige au sud sur la petite ville de Nawalapitia. Nous quittons le train quatorze kilomètres plus loin, à Gampola. Demain, nous continuerons notre route en voiture.

Le *rest-house* (c'est le nom que l'on donne ici aux bungalows du gouvernement) est agréablement situé en face de la gare, sous un petit bois de magnifiques jacquiers couverts d'énormes fruits. Nous y dînons assez bien; mais nous ne pouvons parvenir à nous entendre avec le loueur de voitures que nous avons fait prévenir; ses prétentions sont absolument exorbitantes.

15 *janvier*. — Les négociations recommencent ce

matin de bonne heure; et ce n'est qu'après de longues discussions qu'elles finissent par aboutir. Notre homme consent à recevoir cent roupies; moyennant ce prix, dont nous lui versons la moitié d'avance, il nous abandonne pour trois jours la jouissance d'une tonga assez délabrée et de deux chevaux qu'il s'engage à remplacer à mi-chemin par un relais. Dans l'Inde, on n'eût exigé que le tiers de cette somme. Mais à Ceylan la vie est beaucoup plus chère. Le grand nombre d'Européens qui habitent l'intérieur, l'extension donnée à la culture du café, et le développement des relations commerciales qui en est résulté, ont amené une hausse considérable dans le prix de chaque chose.

A neuf heures, nous sortons de Gampola. On traverse sur un beau pont de fer une jolie rivière dans les eaux de laquelle toute une population prend ses ébats. La route, admirablement entretenue, traverse un pays entrecoupé de bois et de rivières, et s'élève par une pente presque insensible jusqu'aux premières plantations.

Chaque année le caféier s'avance plus profondément au cœur de la forêt vierge qui couvrait autrefois tout le pays. La hache du bûcheron fait sa trouée jusque sur les versants les plus abrupts. Sur ces hauteurs, qui semblent inaccessibles, les géants du règne végétal jonchent le sol. On les brûle sur place; mais les branchages seuls se consument; les troncs énormes échappent à l'incendie qui ne fait que les noircir; les insectes et le climat se chargeront en peu d'années de faire disparaître ce que le feu n'a pu dévorer. Pendant ce temps, les jeunes plants de

café se fortifient, et le bois décomposé, tombant en poussière, leur sert d'engrais.

Tout ce pays est extrêmement accidenté. La route seule, serpentant à mi-côte en suivant toutes les sinuosités du terrain, conserve une surface à peu près horizontale. En approchant de Ramboda, le paysage, depuis longtemps très-pittoresque, touche au grandiose. Sept cascades considérables sont en vue à différentes altitudes.

Nous devions changer de chevaux à Ramboda. Mais se fier à la parole d'un Cingalais, c'est faire métier de dupe. Notre loueur nous a trompés : on ne peut nous fournir aucun relais; de sorte que les malheureux animaux qui ont déjà fait trente-quatre kilomètres, vont être obligés de doubler l'étape, et cela dans les plus mauvaises conditions; car nous aurons à nous élever de 1,400 mètres, pour franchir les vingt-deux derniers kilomètres.

A trois heures nous quittons Ramboda. Le chemin décrit une infinité de zigzags le long d'une pente très-inclinée, franchit des torrents et revient plusieurs fois sur lui-même, toujours en montant. La nature prend un aspect franchement alpestre; du haut des contre-forts que nous escaladons, la vue plonge sur la belle et riche vallée qui se déroule à nos pieds, et nous pouvons embrasser d'un seul coup d'œil tout le chemin que nous avons parcouru depuis ce matin.

Cependant, nos chevaux exténués refusent d'avancer; heureusement, la température s'est sensiblement rafraîchie; ce qui nous permet de faire une partie de la route à pied. Le caractère de la végétation a changé complète-

ment. Les palmiers sont remplacés par de belles fougères arborescentes. Le caféier a disparu; on ne voit plus au bord du chemin que des plantations de quinquinas et d'arbres à thé.

Sur ces entrefaites, la nuit est venue. Ce n'est qu'à huit heures que nous atteignons le sommet du col. Nous y attendons notre piteux équipage, resté fort loin en arrière. Je croyais bien qu'il n'arriverait jamais jusque-là; mais les deux Cingalais qui nous conduisent se sont mis de la partie; ils ont tant poussé, tant tiré et tant crié, qu'ils ont réussi à ne pas le laisser en route. De là à Nuera-Ellia, il n'y a plus que quelques kilomètres; mais le chemin descend toujours, et nous remontons en voiture. Un dernier effort de nos chevaux nous amène à l'*hôtel de la Reine*.

Dans la salle à manger petille un feu vif et clair. Le thermomètre, qui ce matin marquait encore 20° à Gampola, ne s'élève plus qu'à 12°.

16 *janvier*. — Comme nous sommes arrivés hier de nuit, le tableau que j'ai sous les yeux ce matin me cause une profonde surprise. Rien de ce que je vois ne me rappelle Ceylan, mais bien plutôt quelque fraîche vallée du revers méridional des Alpes. Devant l'hôtel se déroule à perte de vue une vaste prairie légèrement ondulée, parsemée de villas, avec un lac dans le lointain. De petits bois d'eucalyptus, que de loin on prendrait pour des sapins, quelques beaux pins parasols disséminés çà et là, contribuent à donner au paysage un aspect purement européen.

Le *sanitarium* de Nuera-Ellia jouit d'un climat complétement tempéré. Toutes les productions de l'Europe y réussissent parfaitement. Il occupe à une altitude de 2,000 mètres, au milieu de la partie la plus montagneuse de l'île, le fond d'un cirque dominé par quelques sommités couvertes de sombres forêts. Le point culminant de Ceylan, le pic de *Pedrotallagalla,* se dresse à une faible distance au nord, à la hauteur de 2,570 mètres.

Nous avions résolu d'en faire l'ascension. A sept heures du matin, immédiatement après le thé, par un temps magnifique et une température de 10°, nous nous mettons en route, accompagnés par un Anglais logé à l'hôtel, et qui veut bien nous servir de guide.

Un petit chemin bien tracé et qu'on pourrait suivre à cheval décrit quelques lacets à travers les pâturages, puis, atteignant la lisière de la forêt, s'élève sous un dôme de feuillage par une pente assez roide. Après avoir franchi un petit ruisseau aux bords marécageux, le sentier se rétrécit et devient de plus en plus escarpé. Le sol est très-glissant, ce qui rend cette partie de la montée assez pénible.

Les éléphants sauvages abondent dans ces parages; ils sont très-friands d'une espèce de bambou nain qui croît sur ces hauteurs. Nous rencontrons à diverses reprises, sur le terrain boueux, l'empreinte profonde et toute fraîche de leurs pieds énormes, et d'autres vestiges non équivoques attestant leur présence récente en cet endroit. Du reste, leurs trouées à travers les fourrés qu'ils renversent sur leur passage permettent de suivre facile-

ment leurs traces. On voit aussi beaucoup de piquets de sangliers.

A neuf heures, nous sortons de la forêt; il nous reste à gravir une dernière éminence qu'on a débarrassée des arbres qui gênaient la vue. Quelques minutes après, nous sommes tous réunis autour d'une pyramide de pierre surmontée d'un mât. Elle occupe le point culminant; tout près de là, un hangar couvert en paille peut servir d'abri en cas de mauvais temps.

La vue panoramique dont nous jouissons au sommet du Pedrotallagalla est d'une beauté incomparable. Au sud, le pic de *Namonakoula-Kundu,* moins élevé de quelques centaines de mètres que l'endroit où nous nous trouvons, dresse sa tête au milieu des nues. Au nord, nous planons au-dessus de la contrée que nous avons parcourue hier si lentement. Au delà des plantations, les plaines humides et chaudes qui se trouvent dans cette direction sont voilées par un immense rideau de nuages diversement colorés. Tout autour de nous se creusent de riches vallées, séparées par des contre-forts abrupts. Presque partout le thé et le café ont remplacé la vieille forêt. A l'est, surgit le pic d'Adam, dominant de sa masse imposante les sommités voisines. Il a passé longtemps pour le point le plus élevé de Ceylan, tandis qu'en réalité le cône aigu qui le termine n'atteint que la hauteur de 2,279 mètres, restant inférieur de 292 mètres au Pedrotallagalla. A l'aide d'une lorgnette, on distingue facilement le petit temple bouddhiste qui y a été construit pour abriter l'empreinte du pied d'Adam, laquelle n'est autre

qu'une excavation de quelques centimètres de profondeur, oblongue, d'une longueur de trois mètres et ne ressemblant nullement à un pied.

Après une bonne heure employée à contempler sous tous ses aspects ce merveilleux panorama, nous nous mettons en route pour la descente. A midi, nous étions de retour à l'hôtel, ravis de cette belle excursion, que j'étais loin de croire aussi facile.

Dans l'après-midi, je fais une visite au bazar indigène. Par une température de 20°, les natifs, enveloppés de couvertures, semblent grelotter.

A deux heures, nous quittons l'hôtel après avoir acquitté une note dont les prix se ressentent fortement de l'altitude générale de la contrée. Notre conducteur s'arrête à la descente; sa voiture n'ayant pas de mécanique, il en confectionne une avec un bâton et des cordes. Mais ce système trop primitif se détraque à chaque instant, et nous perdons beaucoup de temps. Je ne songe pas à m'en plaindre; le paysage est si beau, et il y a tant de choses à voir sur la route même! Les fougères les plus délicates et les plus variées, de toute dimension, depuis les espèces arborescentes jusqu'aux plus petits lycopodes, garnissent les talus de la route. On rencontre aussi à chaque pas des rhododendrons, des rosiers, des daturas aux clochettes odorantes, des lantanas multicolores et de grandes solanées aux belles fleurs blanches et violettes. Quel riche champ d'études pour un botaniste!

Nous croisons souvent des convois formés d'une

douzaine de charrettes, pesamment chargées, attelées de quatre bœufs à la peau tatouée, que l'on conduit au moyen d'une corde passée au travers des naseaux.

Le *rest-house* de Ramboda est admirablement situé, à quelques pas de la route, au sommet d'un monticule rocheux adossé à la montagne. Nous y arrivons au coucher du soleil. Étendus sur les fauteuils de la véranda, nous y jouissons d'un tableau qui défie le pinceau d'un artiste. Un merveilleux rideau de nuages frangés de pourpre et d'or flotte au-dessus des montagnes, qui se détachent sur l'horizon par une succession de plans à teintes décroissantes depuis le bleu le plus foncé jusqu'à l'azur le plus tendre.

17 *janvier*. — La descente à Gampola s'effectue sans autre incident que le payement de quatre roupies pour autant de *tolls* ou péages établis le long de la route et destinés à subvenir à son entretien. Le recouvrement de cet impôt, qui ne laisse pas que d'être assez onéreux, est confié à des indigènes qui viennent présenter aux voyageurs une grande pancarte où sont relatées en anglais et en cingalais les lois et instructions qui les autorisent à l'exiger.

A la station de Peradenia, je me sépare de mes compagnons de voyage, qui retournent à Colombo, et je me dirige à pied vers le jardin botanique qui a été établi, à un kilomètre de là, sur la rive droite du fleuve Mahavilla-Ganga. Ce cours d'eau, le plus considérable de Ceylan, prend sa source dans le massif montagneux qui s'étend au sud de Kandy et, après un parcours d'environ deux

cent cinquante kilomètres, va se jeter dans la baie de Trincomalé, au nord-est de l'île. Je le traverse sur un pont de deux cents mètres.

Une belle allée de *ficus elastica* forme une digne entrée à ce jardin, ou plutôt à ce parc botanique, l'un des plus beaux que je connaisse. Ce végétal, que nous ne connaissons guère en France que sous la forme d'un arbrisseau dont les feuilles persistantes, luisantes et d'un beau vert, se prêtent à la décoration des appartements, se présente ici sous un tout autre aspect. Son tronc, en grande partie composé d'un enchevêtrement de racines aériennes qui finissent par s'amalgamer, atteint des proportions colossales. D'énormes racines côtelées, en saillie de plusieurs pieds, rayonnent de sa base et, se contournant en replis sinueux, rampent sur le sol, semblables à de gros serpents entrelacés, jusqu'à une distance d'une dizaine de mètres et même davantage.

Le parc de Peradenia contient environ soixante hectares; il est bien dessiné et percé d'allées accessibles aux voitures. Il renferme une magnifique collection de tous les grands végétaux de Ceylan, et en outre un grand nombre d'espèces provenant de Java et des Moluques, et que l'on cherche à acclimater.

Il est impossible d'énumérer les raretés qui s'y trouvent réunies. Citons seulement le talipot (*corypha umbraculifera*), dont le tronc, semblable à une svelte colonne, s'élève à plus de trente mètres et se termine par un immense chapiteau de feuilles en éventail; l'*oreodoxa regia*, originaire du Brésil; le *ravenala Madagascariensis*,

qui se développe ici avec autant de vigueur que dans son pays natal; enfin l'incomparable *amherstia nobilis* de Penang, tout couvert de longues grappes de fleurs écarlate. Je passe sous silence tout un monde de lianes et de rotins sans fin, de cereus grimpants et de plantes parasites.

Ceylan est la terre promise des fougères; on en a déjà trouvé deux cent cinquante-deux espèces dans l'île; plus de deux cents existent dans le jardin. Une des merveilles du parc est le bambou géant des Philippines. Vers sa base, la tige mesure cinquante centimètres de diamètre; puis, décroissant régulièrement et conservant toujours une brillante couleur verte, elle atteint la hauteur de trente-cinq à quarante mètres. Les plus beaux bambous se trouvent sur les bords de la rivière. Ces gerbes gigantesques, qui s'épanouissent dans les airs et se penchent avec grâce au-dessus de l'eau, contribuent singulièrement à l'ornement du paysage. Leurs tiges innombrables, serrées les unes contre les autres, forment un faisceau absolument impénétrable.

Le règne végétal n'est pas le seul représenté au jardin de Peradenia. On peut y rencontrer aussi beaucoup de reptiles; les plus petits sont les plus dangereux. Le hasard me fournit l'occasion d'assister aux ébats folâtres de deux d'entre eux. Accompagné d'un indigène, je suivais une allée longeant la berge de la rivière. Tout à coup j'aperçois à dix pas de nous, en contre-bas, deux serpents longs de quatre mètres et le corps gros à proportion. Ils paraissaient jouer ensemble, étroitement enlacés et balançant leur

tête à un mètre au-dessus du sol. Après les avoir observés pendant quelques minutes, je fis un mouvement qui attira leur attention; mais ils ne parurent pas bien effrayés et se contentèrent de ramper à quelques mètres plus bas vers une touffe de roseaux où ils continuèrent leurs jeux, sans plus s'occuper de notre présence. De temps en temps ils dressaient leur tête au-dessus des hautes herbes, violemment agitées sous leurs étreintes convulsives.

Mon guide m'apprend qu'ils appartiennent à une espèce très-commune et complétement inoffensive, sauf pour les rats, auxquels ils donnent activement la chasse; d'où leur vient leur nom vulgaire de *mangeurs de rats*. Ces gros serpents entrent souvent dans les cabanes des villages; on ne leur fait aucun mal. Il n'est pas rare d'en voir se nicher sous la paille des toits.

Lorsque je rentre à Kandy, il est nuit close. Les étoiles brillent au ciel, et des milliers d'insectes décrivant des cercles de feu dans les airs semblent vouloir lutter d'éclat avec elles.

18 *janvier*. — Je profite de la fraîcheur matinale pour revoir les merveilleux jardins du gouverneur. Je visite aussi le parc de *Lady-Horton*, qui s'étend sur une colline voisine. Des allées taillées en corniche offrent des points de vue toujours variés et souvent grandioses. Partout la végétation y déploie une magnificence incomparable.

Dans la journée, je prends un billet d'aller et retour pour Nawalapitia. Jusqu'à Gampola, je connais déjà la

route. En quittant cette station, la voie s'élève au milieu des plantations et domine de frais vallons sur les flancs desquels les banquettes arrosables où l'on cultive le riz sont disposées comme les gradins d'un amphithéâtre.

La petite ville de Nawalapitia, située à trente-huit kilomètres de Kandy et à une altitude de 600 mètres, n'a pas d'autre importance que celle que lui donne la voie ferrée qui vient s'y terminer actuellement, mais qui est destinée à être prolongée plus tard jusqu'au centre des riches districts à café qui s'étendent au pied du pic d'Adam. Je n'avais entrepris cette excursion que pour voir la campagne, toujours si belle à Ceylan.

Cependant, je fais une promenade dans la principale rue. J'y vois de beaux types de Cingalais, à la barbe d'un noir d'ébène, à la chevelure longue et épaisse, enduite d'huile de coco, et qu'ils laissent flotter sur leurs épaules. Chez quelques-uns, elle descend jusqu'aux reins; mais la plupart la relèvent et en forment un chignon semblable à celui des femmes, qu'ils maintiennent ordinairement avec un peigne fixé au sommet de la tête, ce que ne font jamais ces dernières.

La population est très-mélangée; je vois beaucoup d'Hindous des deux sexes facilement reconnaissables à leur costume et aux marques qu'ils portent sur le front. Ces gens, beaucoup plus laborieux que les Cingalais, viennent travailler ici dans les plantations de café. La journée d'un coolie se paye neuf pence (environ 90 centimes). Ce salaire, bien plus élevé que dans l'Inde, attire de la côte voisine une foule d'émigrants. Je rencontre

aussi des Indiens de Kurrachee, qui ont l'habitude de s'expatrier pour faire le métier de marchands colporteurs, et enfin des Afghans, qui ont entrepris ce long voyage pour vendre des moutons de leur pays.

Je me trouve si bien à Kandy, que j'y resterais volontiers quelques jours encore; mais il n'y faut pas songer. Le *Sindh,* qui doit me rapatrier, a déjà quitté Singapore. Pressé par le temps, je suis obligé de retourner en arrière. Aussi, dès le lendemain, je prends le train de sept heures, et à midi je suis installé à *Temporary-Hotel,* dans le quartier du Fort, à Colombo.

L'île de Ceylan est située entre 5° 56′ et 9° 50′ de latitude nord, 77° 22′ et 79° 35′ de longitude est. Sa longueur, de la pointe Palmyre au nord, au cap Dundra au sud, est de 435 kilomètres; sa plus grande largeur, de 222. Sa superficie, en y comprenant les petites îles voisines, est de 669 myriamètres carrés. Le développement de ses côtes est d'environ 1,400 kilomètres.

Le recensement de 1871 porte sa population à 2,405,000 âmes; dans ce nombre on compte 600,000 Indiens Tamouls, originaires du Deccan, et plus de 100,000 coolies hindous travaillant sur les plantations.

La religion des Cingalais proprement dits est le bouddhisme. On compte aussi dans l'île un grand nombre d'adorateurs de Siva, 172,000 mahométans, 180,000 catholiques et 35,000 protestants.

Ceylan est placée sous la dépendance immédiate de la couronne britannique; elle jouit d'un gouvernement colonial qui lui est propre. Elle se divise administrative-

ment en cinq grandes provinces. Le gouverneur général réside à Colombo.

Les troupes que l'Angleterre y entretient sont pour les deux tiers composées de soldats européens; le reste est cafre ou malais; aucun Cingalais ne fait partie de l'armée.

Les chaleurs à Ceylan sont tempérées par le voisinage de la mer, qui y amène de fréquentes pluies dans les saisons où l'Inde est vouée à la sécheresse. Sous l'influence de la température chaude et humide qui règne sans grandes variations pendant toute l'année, la végétation acquiert une beauté merveilleuse, et le sol est presque partout d'une extrême fertilité. Le climat est généralement sain, sauf dans quelques districts marécageux de la partie nord de l'île.

Les Arabes fréquentaient depuis longtemps les côtes de Ceylan, lorsque les Portugais y abordèrent pour la première fois en 1505. En 1518, ils se fortifièrent à Colombo et à Galle, et s'emparèrent peu à peu de tout le littoral. En 1603, ils furent remplacés par les Hollandais, qui à leur tour furent chassés par les Anglais en 1795. Vingt ans après, le dernier roi de l'intérieur fut déposé. Depuis cette époque, l'île entière appartient à l'Angleterre.

La langue cingalaise appartient à la famille des langues draviriennes. Elle est mêlée d'éléments sanscrits, malais et tamouls.

La capitale de Ceylan, Colombo, est une grande ville de 120,000 âmes, qui se divise en trois parties distinctes : le Fort, Pettah et Calpitty.

Le Fort, dont les murailles ont été construites par les Hollandais, s'étend sur une péninsule bordée de trois côtés par la mer. Il renferme la cité européenne, peuplée de quelques milliers d'âmes seulement. C'est la ville des affaires; la plupart des maisons servent de magasins et de bureaux. Les rues principales, larges et plantées d'arbres, sont bordées de belles maisons à plusieurs étages. On y construit en ce moment un hôtel d'un aspect monumental. Le phare s'élève au centre d'une petite place, à l'intérieur de la ville. Au sud se trouvent les casernes, formant sur l'un des côtés de l'esplanade une longue ligne de blanches arcades.

Au nord du Fort, dont elle est séparée par une pelouse plantée d'arbres et par un canal, s'étend la ville noire (*black-town*), nommée aussi Pettah. C'est une immense agglomération de Cingalais, d'Hindous, de Malais et de métis portugais, renfermant plus de 100,000 habitants. Elle est située entre la mer et de grands étangs d'eau douce dont les bords ont été régularisés. Le voyageur qu'intéressent les scènes de la rue trouvera ample matière à observation au milieu de cette population bigarrée, de races différentes. Les Malais sont reconnaissables à leur jupon brun à ramages, au mouchoir jaune et noir qu'ils portent roulé autour de la tête, et surtout à leur physionomie, qui offre quelque ressemblance avec celle des Chinois. On rencontre aussi quelques-uns de ces derniers. Les maisons de Pettah sont généralement basses et sans aucune prétention architecturale. Il n'y existe aucun monument intéressant.

Séparés de ces deux villes par les étangs dont je viens de parler et par une immense esplanade, s'élèvent au milieu des jardins les délicieux faubourgs de *Slave-Island* et de *Calpitty*. C'est là que sont disséminées sous les cocotiers les charmantes habitations des négociants du Fort. De jolies routes au sol rouge et durci contournent les pièces d'eau et rayonnent dans toutes les directions sous un épais dôme de verdure. Cette partie de la ville est mise en communication avec le Fort et Pettah, au moyen de chaloupes à vapeur qui traversent le lac toutes les cinq minutes.

En outre, une voie ferrée, prolongeant la ligne de Kandy, dessert toute la ville de Colombo au moyen de cinq stations, puis se dirige au sud parallèlement à la côte. Elle est destinée à rejoindre Pointe-de-Galle; mais les travaux ne sont encore terminés que jusqu'à Panadure, à vingt-six kilomètres du Fort. Il y a sept départs par jour. Il est difficile d'imaginer une plus pittoresque excursion. Le chemin de fer, franchissant le lac sur pilotis, rejoint bientôt les bords de la mer, qu'il suit constamment. Du wagon on voit une partie de la population, hommes et femmes, se baignant pêle-mêle dans les rivières, les pêcheurs tirant leurs grands filets sur la plage, et les enfants se roulant sur le sable, tandis que leurs parents vaquent aux soins du ménage devant leur cabane, à l'ombre des cocotiers. A moitié chemin, on passe devant un monticule faisant saillie sur le rivage. C'est *Mount-Lavinia;* on y a construit un hôtel d'assez belle apparence. Tout ce pays est extrêmement peuplé.

Ma première visite en arrivant à Colombo fut pour l'agence des Messageries maritimes. La Compagnie accorde une remise de 20 pour 100 sur le prix du passage de retour, lorsqu'il s'effectue dans les six mois qui suivent l'embarquement à Marseille. Je n'avais donc à payer que neuf cents francs au lieu de onze cent vingt-cinq, et comme l'administration reçoit la roupie à son prix nominal, qui est de deux francs cinquante centimes, j'en fus quitte pour trois cent soixante roupies, que, vu l'élévation du change, je me procurai à la succursale de la banque de Madras au taux de deux francs cinq centimes; il en résulta pour moi une notable économie. Le même jour, j'allai retenir, au prix de vingt roupies, pour le 22 du mois, une place à côté du cocher, au bureau de la voiture de Colombo à Galle.

Ces affaires terminées, j'employai les deux jours qui me restaient à visiter la ville et les environs. Je me rendis d'abord aux *Cinnamon-Gardens,* plantations de cannelliers établies autrefois par les Hollandais. Elles occupent un vaste espace, actuellement converti en parc. Les arbustes sont plantés en lignes régulières; coupés en pied, ils repoussent en un faisceau de tiges qu'on exploite au bout de trois ans. On en détache l'écorce, qu'on fait sécher, et qui s'enroule sur elle-même. Elle est ensuite livrée au commerce par ballots du poids de douze à treize kilogrammes.

Au milieu de ces plantations, on a construit un musée où, parmi de nombreux spécimens de la faune et de la flore de Ceylan, je remarque plusieurs rotins

qui n'ont pas moins de cent trente mètres de longueur.

Je fis aussi de longues et intéressantes visites à la ville noire. Avant mon départ, je ne voulais perdre aucune occasion de jouir du spectacle de cette foule asiatique, au milieu de laquelle je trouvais toujours quelque chose de nouveau à observer.

Dans la soirée, je dirigeais ma promenade du côté de la jetée en construction. De nombreux ouvriers indigènes sont occupés à couler et à mettre en place d'énormes blocs de béton. L'appareil du scaphandre est utilisé par les plongeurs. De puissantes machines sont mises en mouvement par la vapeur; une grande activité règne partout sur les chantiers.

De là, contournant les remparts, je me dirigeais vers l'esplanade, immense espace vide et gazonné qui s'étend entre la mer et le lac, bordé au nord par les casernes du Fort et au sud par les beaux ombrages de Calpitty et de *Galle face Hotel.* Une large avenue, où de distance en distance on a placé des bancs pour la commodité des promeneurs, suit le bord de la mer en ligne parfaitement droite; elle est protégée par un mur de soutènement contre les vagues qui déferlent sans cesse sur le sable du rivage. J'aimais à venir y respirer la brise du large, qui s'élève régulièrement à l'heure où le soleil se couche; et là, solitaire, j'admirais la richesse inouïe de couleurs dont se pare la nature en ces lointains climats. Ici, la pelouse verte et le large trait rouge formé par la route; plus loin, le sable blanc comme la neige et la mer bleue. Au loin et partout, un ciel incomparable, passant par

toute la gamme des couleurs depuis le jaune orangé jusqu'au rose tendre.

22 *janvier*. — Le jour du départ est arrivé. Debout dès cinq heures du matin, je vois le soleil se lever derrière le pic d'Adam, parfaitement visible de la rue où se trouve l'hôtel. A six heures et demie, le *Galle Royal mail-coach* quitte la poste. L'intérieur de la voiture est occupé par quatre voyageurs assis deux par deux et face à face; pour moi, je partage avec le cocher cingalais la banquette du devant. Le temps, comme toujours, est magnifique; rien ne gêne ma vue; je suis admirablement placé pour tout observer, et je me dispose à prendre des notes.

La distance entre Colombo et Galle est de cent dix-sept kilomètres; le service paraît très-bien fait : douze relais sont échelonnés sur la route.

Nous traversons l'esplanade, et nous entrons dans Calpitty au galop de nos cinq chevaux. La route, fort large, s'enfonce en ligne droite sous l'interminable forêt de cocotiers qui borde le rivage. De chaque côté s'élèvent les villas des Anglais et leurs jardins, où croissent de grands daturas arborescents au feuillage vert pâle tirant sur le jaune. De petits murs fort bas, peints en blanc, en bleu ou en jaune, festonnés et ornés de pilastres, courent de chaque côté du chemin. Nous rencontrons plusieurs troupes de femmes et de jeunes filles bien peignées, se rendant à la ville; elles portent sur la tête des corbeilles pleines de fruits ou de feuilles de bétel. Des hommes cheminent séparément, portant de lourds fardeaux équi-

librés sur une espèce de balance dont le point d'appui repose sur leur épaule. Des enfants se rendent en classe, avec leurs livres sous le bras et leur parasol déployé.

A Panadure, où nous arrivons à huit heures et demie, je vois sur l'un des côtés de la route une école où sont déjà réunis une cinquantaine d'enfants; c'est un simple hangar, ouvert sur toutes ses faces, édifié sur une plate-forme élevée de quelques mètres au-dessus du sol. Près de là, des coolies travaillent à la construction d'un pont pour le chemin de fer. Dans les environs, on voit une petite église catholique, un *dagoba* (temple bouddhique de forme conique) et un *burning place for Hindu people* (emplacement consacré à l'incinération des Hindous). Signalons aussi la rencontre de deux bonzes se faisant traîner en voiture par des enfants.

On arrive à Caltura, cinquième relais, à dix heures. C'est une station importante, avec offices et maisons européennes. J'y achète à fort bon compte des cannes en ébène et en bois de cocotier, et des boîtes en paille finement tressée, couvertes de dessins variés et rentrant les unes dans les autres. En sortant de cette petite ville, on passe sous un véritable tunnel végétal. Un banian projette ses racines aériennes couvertes de philodendrons, d'orchidées et de plantes grimpantes, des deux côtés de la route à la fois, formant ainsi au-dessus de nos têtes une merveilleuse arcade naturelle.

Jusqu'alors on n'a presque jamais cessé d'apercevoir la mer, à droite, à une faible distance. Ici la route côtoie le sable même du rivage. Au large se dressent de son-

bres écueils. Sur la plage, des pêcheurs vêtus d'un simple chapeau de paille halent de grands filets.

On traverse une large rivière. A midi, arrivée à Bentote, septième relais; arrêt d'une demi-heure. Le déjeuner nous attend dans un joli bungalow pittoresquement situé sur une éminence, à deux pas de la mer, toujours sous les cocotiers.

La route que nous avons suivie jusqu'à présent semblait être le prolongement d'un faubourg de Colombo. Les piétons et les voitures ne cessaient d'y circuler, et il était impossible de faire cent pas sans voir une maison. Après avoir quitté Bentote, le pays est moins habité; on traverse un marécage empesté par les enveloppes de noix de coco que les indigènes font pourrir dans l'eau pour en détacher la fibre. La bande de terrain qui longe la mer sur une profondeur de cent à cent cinquante mètres n'est plantée que de cocotiers, à l'exclusion de toute autre espèce d'arbres. J'en vois beaucoup dont le tronc, terminé à sa base par un énorme bourrelet de minces racines enchevêtrées, est baigné à la marée montante par l'eau salée.

A Nosgada (74 kilomètres), la route reprend son animation un instant ralentie. Les villages se succèdent sans interruption, ou plutôt le chemin que nous suivons n'est que la rue principale d'un interminable village. Les clôtures en feuilles de palmier ont remplacé les petits murs des jardins. Beaucoup de gens sont occupés, sur le seuil de leurs demeures, à filer les fibres du coco et à en tresser des nattes ou des cordages. Des amas de noix sèchent au soleil. Plus loin, on en extrait de l'huile à l'aide de

moulins tout à fait primitifs. D'autres individus fabriquent de la chaux avec les coraux et les madrépores qu'ils vont chercher sur les récifs. Partout on voit des nichées d'enfants tout nus, se roulant dans les fossés.

A mesure que l'on se rapproche de Galle, le paysage semble augmenter de beauté, s'il est possible. La mer est encore plus bleue, les cocotiers se dressent à une plus grande hauteur. Au large, un cordon de noirs écueils se couvre, par intervalles, d'une écume argentée. Les vagues en se brisant avec fracas sur le rivage ont des reflets glauques d'une admirable transparence.

J'avais vu ce matin les enfants se rendre à l'école. A Dondondove, je rencontre leurs troupes bruyantes sortant de la classe et brandissant joyeusement leurs ardoises et leurs cahiers.

A quatre heures, j'aperçois le promontoire de Galle et ses vieux remparts noirâtres incessamment battus par les flots. Nous passons au galop devant les vastes bâtiments de l'hôpital. Peu de minutes après, nous nous engageons dans un joli faubourg, où je ne tarde pas à reconnaître le point précis où je me suis arrêté dans l'une de mes promenades, lors de mon premier séjour à Ceylan, à la fin du mois d'octobre, quatre-vingt-trois jours auparavant. Le cercle de mon voyage est fermé!

CHAPITRE XIX

RETOUR

Traversée de retour. — Le mistral. — Conclusion.

Deux jours après, le 24 janvier 1879, je disais un dernier adieu à la terre de Ceylan. Le pilote venait de quitter le *Sindh*, et le beau steamer, cédant à l'impulsion de sa puissante machine, filait rapidement dans la direction d'Aden. Accoudé sur le sabord à l'arrière, je suivais du regard la ligne des cocotiers de la côte. A mesure que nous nous éloignons, elle devient moins distincte; en même temps, le pic d'Adam semble grandir; mais bientôt ses contours d'un bleu pâle deviennent plus confus. Avant midi, la terre avait disparu.

C'était le 27 octobre que Ceylan m'était apparue pour la première fois. Trois mois à peine m'avaient suffi pour visiter les principales villes de l'Inde anglaise et en parcourir presque toutes les provinces, du bassin de l'Indus à celui du Kavery. Cinq fois j'avais traversé l'Hindoustan d'une mer à l'autre, de la baie de Bengale à la mer d'Oman, de la côte du Malabar à celle du Coromandel. J'avais vu le pays des Rajpoutes, le Nizam, le Mysore et l'Inde portugaise. Sur nos cinq établissements français, j'en avais visité trois. J'avais traversé tous les fleuves sacrés des Hindous, vu les glaciers de l'Himalaya et fait l'ascen-

sion des deux sommets les plus élevés des Nilgherries et de Ceylan. J'avais passé quinze jours dans cette dernière île, et j'en avais visité les plus riches districts. Enfin, dans l'intervalle, entre mes deux séjours à Galle, j'avais parcouru 3,900 kilomètres en mer, 1,500 en voiture et 10,400 en chemin de fer.

J'avais lieu d'être satisfait d'avoir mené à bonne fin un voyage qu'à mon départ je n'espérais pas faire aussi complet. Néanmoins, c'est le cœur serré que je m'éloigne de ces belles et lumineuses contrées où, si j'ai beaucoup vu, il me reste cependant encore tant à voir!

En novembre dernier, j'avais laissé à Calcutta mon ami S. de B... J'eus le plaisir de le retrouver à bord du *Sindh*. Il arrivait de Chine; à Shang-haï, il avait eu à supporter une température de 8° au-dessous de zéro. En passant à Hong-kong, il avait vu les ruines encore fumantes causées par un terrible incendie qui avait dévoré tout un quartier de la ville.

Les passagers de première et de seconde classe sont peu nombreux à bord : ce qui me permet d'occuper seul une cabine de quatre places, avantage inappréciable dans une longue traversée.

En revanche, nous avons un très-riche chargement de marchandises; quatre mille balles de soie, d'un prix moyen de trois mille cinq cents francs, sont entassées dans la cale. Cette partie seule de la cargaison représente une valeur de quatorze millions.

Nous rapatrions trente-six marins naufragés le 7 décembre dernier, à la suite d'un cyclône, aux environs de

Vizagapatam sur la côte du Circars. Ils formaient l'équipage de deux navires français; l'un, les *Quatre-Sœurs,* de Bordeaux, a eu sept hommes noyés sur quinze; le second est le *Coromandel,* steamer du port de Marseille. Plus heureux que les *Quatre-Sœurs,* ce dernier s'est échoué sur le sable; tout le monde a pu se sauver.

25 *janvier.* — Nous essuyons un grain : c'est la première fois que je vois tomber la pluie depuis le 7 novembre, jour de mon arrivée à Calcutta.

28 *janvier.* — Une aile de l'hélice s'est rompue cette nuit, ce qui ne nous empêche pas de bien marcher, ainsi que le constate le point de 323 milles, affiché à midi. Cet accident n'aura d'autre inconvénient que de fatiguer un peu le navire, et de lui imprimer à l'arrière un mouvement de trépidation saccadée assez désagréable. Il faudra aussi consommer un peu plus de charbon pour obtenir la même vitesse.

La température se maintient, depuis Ceylan, entre 26° la nuit et 29° le jour. L'eau de mer puisée pour le bain est à 26°.

30 *janvier.* — Nous croisons dans la matinée un grand steamer de la *Péninsulaire;* notre vitesse combinée est celle d'un train express, cinquante kilomètres à l'heure. Aussi est-il bientôt hors de vue. Nous avons dépassé cette nuit le cap Guardafui.

Dans la soirée, j'ai été témoin d'un phénomène qu'on a bien rarement l'occasion d'observer. A dix heures, la mer a commencé à prendre une apparence laiteuse qui s'est accentuée peu à peu. Une heure plus tard, au cou-

cher de la lune, elle avait revêtu une teinte d'une blancheur opaline et semblait comme illuminée par dessous. Sur le sillage du navire, elle bouillonne, écume et petille comme l'eau gazeuse au moment où l'on débouche la bouteille. Au sud, elle se confond absolument avec le ciel; l'horizon n'a plus de limite; on éprouve, de ce côté, l'illusion d'un voyage aérien. Au nord, le ciel est sombre, presque noir, et la mer transparente est éclairée d'une vague lueur. C'est le contraire qui a lieu en temps ordinaire.

Ce phénomène, que j'attribue à un dégagement d'électricité sous-marine, est appelé par les marins la *mer de lait*. Il avait atteint son maximum d'intensité vers une heure du matin. Il se prolongea toute la nuit en diminuant graduellement.

31 *janvier*. — Relâche à Aden. Je descends à terre au petit jour et je prends un délicieux bain de mer, tout en ayant la précaution de ne pas trop m'écarter du rivage, à cause des requins qui infestent ces parages.

A midi, nous sommes en route de nouveau. Au voyage de retour, tout le monde est pressé, et on ne consacre aux escales que le temps strictement nécessaire.

3 *février*. — Aujourd'hui nous repassons le tropique par un vent violent du nord qui nous fait tanguer fortement et une température de 22° qui me force, quoique en pleine mer Rouge, à quitter mes vêtements de toile et de coton, pour reprendre des habits de drap. Je ne puis plus dormir les sabords ouverts, non-seulement à cause du froid, mais aussi à cause des embruns qui viendraient

inonder ma cabine. Tous les hublots étant fermés, l'odeur pénétrante de la cargaison de poivre que nous avons à fond de cale se répand à l'intérieur.

Depuis hier, le punka a cessé de fonctionner au salon.

Le *Sindh* passe pour l'un des meilleurs marcheurs de la Compagnie, et il le prouve. Notre vitesse, ralentie par le vent debout, atteint encore une bonne moyenne, surtout si l'on tient compte de l'accident arrivé à l'hélice. Pour compenser la perte d'une aile, l'arbre de couche fait depuis ce moment soixante-cinq tours à la minute au lieu de soixante et un.

Je visite aujourd'hui la machine, qui est de la force de cinq cents chevaux.

5 *février*. — Arrivée à Suez; le thermomètre ne marque que 14°. Tout le monde grelotte à bord; chacun défait sa malle pour y prendre son pardessus d'hiver.

A une heure de l'après-midi, arrêt dans les lacs Amers pour laisser passer huit steamers qui vont au sud; nous sommes trois, remontant au nord. C'est vraiment un beau spectacle que ces onze navires sous vapeur rassemblés sur un même point et défilant en bon ordre; pour cadre, l'eau bleue du lac et le sable jaune du désert.

Nous mouillons dans le lac Timsah, à deux kilomètres d'Ismaïlia. Les passagers s'amusent à pêcher : on amorce les lignes avec des clovisses, et on prend à chaque instant de jolis poissons de 25 à 30 centimètres de long, tous de la même espèce.

Je vais à terre. Ismaïlia n'est qu'une petite ville sans commerce et sans animation, mais tracée sur un plan

grandiose. Le succès n'a pas répondu aux espérances de ses fondateurs. Elle n'est guère habitée que par des employés du canal. On y a construit un palais pour le vice-roi.

Ismaïlia est située à peu près à moitié chemin entre Suez et Port-Saïd, au point de jonction du canal maritime et du canal d'eau douce dérivé du Nil. Ce dernier, large de treize mètres et profond de trois, est prolongé jusqu'à Suez et envoie l'eau potable à Port-Saïd au moyen de conduits. Le chemin de fer du Caire à Suez, par Zagazig, passe également à Ismaïlia.

6 *février*. — Le *Sindh* se met en route dès le point du jour. Il brouillasse et il fait froid : 8° seulement au-dessus de zéro. Nous arrivons à deux heures à Port-Saïd avec 20°. On ne s'y arrête cette fois que trois heures. Les passagers qui ont encore conservé quelques roupies ou autres monnaies de l'extrême Orient les risquent à la roulette pour s'en débarrasser. L'opération n'est ni longue ni difficile.

8 *février*. — En vue de Candie, dont les hauts sommets nous apparaissent couverts de neige. Houle assez forte ; température 14°.

Une seconde aile de l'hélice s'est détachée dans la mer Rouge. Nous ne marchons plus qu'avec deux ailes au lieu de quatre, sans que notre vitesse soit sensiblement ralentie.

9 *février*. — A six heures du soir, on aperçoit l'Etna sous la forme d'un tout petit cône émergeant à la surface de la mer. Nous en sommes encore à quatre-vingts milles (environ 150 kilomètres).

10 *février, trois heures du matin.* — Passage du détroit de Messine, par un clair de lune superbe, qui permet de distinguer la ville assise au pied de la montagne. Sa rue principale est indiquée par une longue ligne de becs de gaz.

A un signal parti du rivage, nous stoppons et nous allumons des feux de Bengale. Une barque de l'agence s'approche et déclare au commandant que le *Sindh* ne doit pas passer par Naples, cette ville venant de mettre en quarantaine toutes les provenances de l'Orient à cause de la peste qui s'est déclarée, paraît-il, à Constantinople.

Les passagers italiens sont fort contrariés de ce contre-temps, qui les retarde considérablement; nous-mêmes ne sommes pas sans inquiétude. Qui nous dit que la même mesure n'aura pas été prise à Marseille, lorsque nous y arriverons?

Au jour, belle vue sur l'Etna au sud, la presqu'île de Milazzo et l'archipel de Lipari à l'ouest. Nous passons entre Panaria et Stromboli, assez près de ces deux îles pour distinguer de jolis villages au bord de la mer et de blanches maisons disséminées sur le flanc des collines, au milieu des vignobles et des plantations d'orangers.

Dans la journée, plus rien en vue : nous faisons route directement sur le cap Corse.

11 *février.* — A mesure que nous remontons au nord, les jours diminuent sensiblement. Ce matin, le jour ne commence à poindre qu'à six heures et demie; le temps est couvert et la mer mauvaise. Quelle différence avec la belle matinée d'hier! Dans la Méditerranée, c'est ainsi;

nous sommes loin des temps fixes et des vents réguliers de l'océan Indien.

En vue, à bâbord, Monte-Cristo et la côte lointaine de la Corse; à tribord, le promontoire toscan de Monte-Argentario et l'île Giglio; devant nous, la terre basse de Pianosa et les montagnes de l'île d'Elbe.

Cependant l'horizon se dégage du côté du nord; en même temps, le vent fraîchit et la mer moutonne. C'est le *mistral* qui s'annonce. Tout à coup la rafale se précipite du nord-ouest avec une violence extraordinaire; le *Sindh*, laissant derrière lui l'île de Capraia, change sa route et pique droit à la côte de Corse pour y chercher un abri. A une heure du soir, par seize brasses de fond, nous mouillons à un mille de terre, en face du petit port de Macinaggio. Le village est construit au bord de la route qui longe le rivage; il est adossé à une montagne dont la base seule est cultivée; les hauteurs sont couvertes de bois au feuillage toujours vert. A mi-côte, sur les collines voisines, s'élèvent de hautes maisons à deux ou trois étages semblables à des forteresses, avec de vieilles tours et des châteaux ruinés.

Le soleil est brillant; le ciel est sans nuages. Le mistral souffle avec une violence toujours croissante. L'embrun vole sur les vagues comme une fine poussière de neige et forme partout des arcs-en-ciel. Cependant il ne fait pas froid; le thermomètre marque 17°.

Le *Mendoza*, steamer des Messageries de la ligne de Constantinople, a tenté de doubler le cap. Longtemps nous l'avons aperçu, luttant contre le mistral; mais il a dû

céder. Il retourne en arrière et vient mouiller à cinq cents mètres de nous. Son exemple est suivi par deux autres steamers. Quant au *Sindh,* l'état de son hélice lui défend absolument de risquer le passage. Combien de temps allons-nous rester ici? La situation n'est pas gaie, surtout avec la quarantaine en perspective à Marseille.

5 *heures.* — Je viens d'assister à un spectacle émouvant. Une embarcation envoyée à terre avec un officier et le docteur du bord perdait visiblement du terrain, malgré l'action énergique et soutenue de quatre vigoureux rameurs. Depuis deux heures elle avait inutilement cherché à atterrir; elle luttait maintenant pour ne pas être entraînée au large; mais la ligne du *Sindh* était déjà dépassée, et il était évident que les forces des hommes commençaient à s'épuiser. Dans ces circonstances critiques, le commandant fit mettre à la mer une embarçation vide retenue par un câble. On jeta aussi, en tout cas, quelques bouées de sauvetage. Tout le monde à l'arrière suivait avec anxiété les efforts désespérés du petit équipage. La nuit allait venir; s'ils manquaient l'amarre, le vent les poussait fatalement en pleine mer. Heureusement ils parvinrent, après une longue lutte, à saisir le câble qui fut aussitôt halé à l'aide du treuil; ils étaient sauvés.

12 *février.* — Même situation.

13 *février.* — La violence du vent ayant diminué pendant la nuit, on en a profité pour partir.

Au jour, nous avons encore le cap Corse à bâbord; bientôt la chaîne des Alpes maritimes, avec ses hauts sommets couverts de neige, apparaît à tribord. Cette côte,

c'est la terre de France; ce sont les environs de Nice et de Menton.

A deux heures, le *Sindh*, poursuivant rapidement sa route, passe entre les îles d'Hyères et le continent. Le temps est beau, mais assez froid; la mer a déjà oublié ses fureurs de la veille. Tous les passagers sont sur le pont, avides de revoir les côtes si pittoresques de la Provence.

A la nuit, on arrive à Marseille. Nous donnera-t-on l'entrée libre, ou ferons-nous quarantaine? Telle est la question qui nous préoccupe tous. Une demi-heure se passe à en attendre la solution. Ce retard prolongé ne nous présageait rien de bon, lorsque, fort heureusement, une bonne nouvelle se répand à bord. L'autorisation de débarquer nous est accordée. On ne se le fait pas dire deux fois; bien que l'heure soit avancée, chacun s'empresse de quitter le beau et vaillant navire qui, malgré son hélice incomplète, malgré le mistral qui l'a retenu pendant trente-six heures au cap Corse, a trouvé encore moyen de devancer de trois jours l'époque réglementaire de son retour à Marseille.

Nous avions une véritable chance. Si nous étions arrivés seulement quelques heures plus tard, la quarantaine établie à Marseille à partir du 14 février nous était appliquée. Quarante-huit heures après, le 15 février 1879, j'étais de retour à Paris.

FIN.

TABLE

CHAPITRE PREMIER. — Marseille a Ceylan

De Marseille à Pointe-de-Galle. — Naples. — Port-Saïd. — Suez. — Aden. — Arrivée à Ceylan..... 1

CHAPITRE II. — Pondichéry

Premier séjour à Ceylan. — Galle. — Matura. — Pondichéry. — Madras. — Un cyclône dans le golfe du Bengale. — Les bouches du Gange. 26

CHAPITRE III. — Calcutta

Une semaine à Calcutta. — Chandernagor. — Barrackpore..... 53

CHAPITRE IV. — Bénarès

Les chemins de fer dans l'Inde. — Bénarès,..... 77

CHAPITRE V. — Lucknow

Lucknow. — Cawnpore. — L'Oude et les provinces du Nord-Ouest. 99

CHAPITRE VI. — Agra et Jeypour

Agra. — Futteypore-Sikri. — Jeypour. — Le Rajpoutana.... 123

CHAPITRE VII. — Delhi et Himalaya

Delhi. — Massourie. — L'Himalaya..... 148

CHAPITRE VIII. — Lahore

Lahore. — Le Punjab et les Sikhs. — De Lahore à Bombay. — Amritsir. — Mattra et Bindrabund. — Allahabad..... 175

CHAPITRE IX. — Ellora

De Lahore à Bombay. — L'Inde centrale. — Jubbulpore. — Les Thugs. — Les rochers de marbre de la Nerbudda. — Aurungabad. — Dowlatabad. — Ellora..... 196

CHAPITRE X. — Bombay

Bombay. — Éléphanta..... 224

CHAPITRE XI. — Goa et Guzerate

L'Inde portugaise. — Panjim. — Un pèlerinage à Goa. — Retour à Bombay. — Le Guzerate. — Ahmedabad. — Baroda..... 253

CHAPITRE XII. — Nizam

De Bombay à Madras. — Passage des Ghattes. — Poonah. — Le Nizam. — Haïderabad, Seconderabad et Golconde. — Arrivée à Madras.... 273

CHAPITRE XIII. — Madras

Madras. — Bangalore. — Le Mysore..... 298

CHAPITRE XIV. — Nilgherries

Les Nilgherries. — Outacamund. — Ascension du Dodabeta. — Les Todas..... 323

CHAPITRE V. — Mahé

Coïmbatore. — Beypour. — Calicut. — La côte du Malabar. — Mahé. 340

CHAPITRE XVI. — Tuchinopoly

Du Malabar au Coromandel. — Erode. — Trichinopoly. — Une fête de nuit à la pagode de Chillambaram..... 361

CHAPITRE XVII. — Madura

Tanjore. — Madura. — Tuticorin. — Traversée du golfe de Manaar. 377

CHAPITRE XVIII. — Ceylan

Voyage dans l'intérieur de Ceylan. — Kandy. — Les districts à café. — Le sanitarium de Nuera-Ellia. — Ascension du Pedrotallagalla. — Le jardin botanique de Peradenia. — Nawalapitia. — Colombo. — Route de Colombo à Galle..... 395

CHAPITRE XIX. — Retour

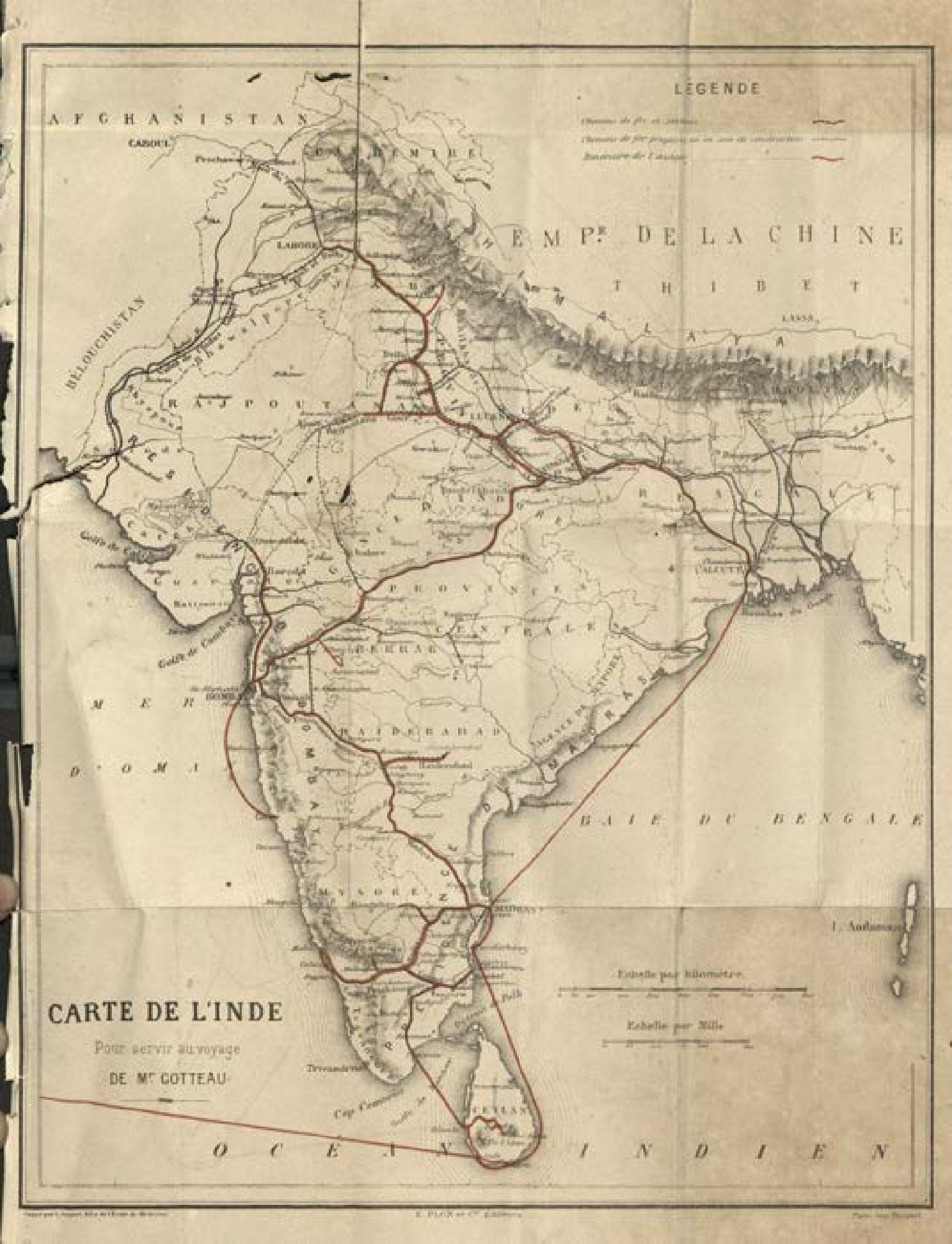
Traversée de retour. — Le mistral. — Conclusion 421

PARIS. — TYPOGRAPHIE DE E. PLON ET Cie, 8, RUE GARANCIÈRE.

ERRATA

Page 217, ligne 19, au lieu de *puis,* lire : *mais.*
Page 227, ligne 5, au lieu de *troisième,* lire : *la troisième.*
Page 233, ligne 9, au lieu de *assimiliation,* lire : *assimilation.*
Page 233, ligne 15, au lieu de *une,* lire : *un.*
Page 239, ligne 16, au lieu de *aunas,* lire : *annas.*
Page 245, ligne 4, au lieu de *priviligiée,* lire : *privilégiée.*
Page 249, ligne 10, au lieu de *largeur,* lire : *hauteur.*

00102045


LÉGENDE
AFGHANISTAN
CABOUL
EMPIRE
EMPE DE LA CHINE
THIBET
LASSA
HIMALAYA
BELOUCHISTAN
RAJPOUTANA
PROVINCES CENTRALES
HYDERABAD
MYSORE
MER D'OMAN
BAIE DU BENGALE
Trivandrum
Cap Comorin
CEYLAN
OCEAN INDIEN
Echelle par kilomètre
Echelle par Mille
CARTE DE L'INDE
Pour servir au voyage
DE Mr COTTEAU

Digitized with financial assistance from the
Government of Maharashtra
on 18 July, 2018